

Acórdãos
STJ

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça

Processo: 22/19.8YQSTR.L1.S1

N.º 2.ª SECÇÃO

Convencional:

Relator: MARIA DA GRAÇA TRIGO

Descritores:

CONCORRÊNCIA

MANIPULAÇÃO DE MERCADO

DETERMINAÇÃO DO PREÇO

REPARAÇÃO DO DANO

CÁLCULO DA INDEMNIZAÇÃO

PRESUNÇÃO JUDICIAL

JUÍZO DE PROGNÓSE

PODERES DO SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

EQUIDADE

TRIBUNAL ESTRANGEIRO

DESVALORIZAÇÃO DA MOEDA

JUROS DE MORA

ACÓRDÃO UNIFORMIZADOR DE JURISPRUDÊNCIA

DIREITO DA UNIÃO EUROPEIA

VIOLAÇÃO

Data do Acórdão: 25-02-2026

Votação: UNANIMIDADE

Texto S

Integral:

Privacidade: 1

Meio: REVISTA

Processual:

Decisão: NEGADAS AS REVISTAS

Sumário :

I. Nas acções de indemnização por infracção ao direito da concorrência, os pressupostos do cálculo dos danos por recurso a estimativa judicial constituem matéria de direito, sindicável pelo STJ.

II. A avaliação do dano por estimativa reveste natureza de juízo de facto, pelo que a sindicância pelo STJ dessa avaliação, tal como realizada pelo tribunal recorrido, deve restringir-se à verificação do eventual desrespeito de norma ou princípio legal, assim como – em resultado das exigências do princípio da igualdade no tratamento de casos idênticos, insito no n.º 3 do art. 8.º do CC – à verificação da adopção de critérios jurisprudenciais minimamente uniformizados.

Decisão

Texto

Integral:

Processo n.º 22/19.8YQSTR.L1.S1

Acordam no Supremo Tribunal de Justiça

I – Relatório

1. A..., S.A. (ABB), Prezero Portugal, S.A. (antes Ferrovia
Serviços, S.A.) e Transfrugal – Transportes de Frutas de
Portugal, S.A. (Transfrugal) intentaram a presente acção
declarativa, sob a forma de processo comum, contra **MAN**
SE (entretanto fundida, por incorporação, na **Traton SE**),
formulando, a final, os seguintes pedidos:

A. A autora ABB pediu a condenação da ré no pagamento da quantia de, pelo menos, €31.500,004, acrescida dos respectivos juros de mora vencidos, no valor de €23.621,85, e vincendos desde a citação da ré e até efectivo e integral pagamento.

B. A autora Ferrovia pediu a condenação da ré no pagamento da quantia de, pelo menos, €31.500,005, acrescida dos respectivos juros de mora vencidos, no valor de €14.025,69, e vincendos desde a citação da ré e até efectivo e integral pagamento.

C. A autora Transfrugal pediu a condenação da ré no pagamento da quantia de €37.355,296, acrescida dos respectivos juros de mora vencidos, no valor de €13.115,40, e vincendos, até efectivo e integral pagamento.

Sustentam a sua pretensão na Decisão da Comissão Europeia datada de 19 de Julho de 2016, proferida no processo AT.39824, que condenou solidariamente várias empresas fabricantes de camiões, entre as quais a MAN SE, enquanto empresa-mãe, pela conduta da sua filial MAN Truck & Bus AG (de 17 de Janeiro de 1997 a 20 de Setembro de 2010) e da sua filial MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (de 3 de Maio de 2004 a 20 de Setembro 2010), pelo cometimento, de forma concertada e no período compreendido entre 17/01/1997 e 18/01/2011, da infracção única e continuada às regras da concorrência previstas no art. 101.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e no art. 53.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu.

Alegando, em síntese, que, no âmbito das respectivas actividades, no referido período temporal, adquiriram veículos pesados, com mais de seis toneladas, novos, da marca MAN.

Para ressarcimento dos danos advindos da referida infracção, pela qual a ré foi condenada, e, por conseguinte, da responsabilidade que lhe imputam, pedem a sua condenação no pagamento de uma indemnização no valor correspondente a 15,4% do preço de compra de cada veículo, preço esse ainda actualizado com base no deflator do PIB disponibilizado pelo Banco de Portugal, para além dos juros de mora legais vencidos e vincendos até efectivo e integral pagamento.

2. A ré, por seu turno, apresentou contestação, pugnando pela sua absolvição dos pedidos. Para o efeito, e em síntese, defendeu-se por excepção, invocando a prescrição do direito de cada uma das autoras; e por impugnação, alegando a não verificação dos pressupostos legais da responsabilidade civil extracontratual e a inexistência de qualquer dano. Subsidiariamente, advogou pela repercussão do invocado sobrecusto suportado por cada uma das autoras nas suas actividades, pelos serviços prestados, junto dos seus clientes.

3. As autoras responderam à matéria de excepção invocada pela ré, defendendo a sua improcedência.

4. Determinou-se a apensação das acções propostas pelas autoras Prezero (antes, Ferrovial) e Transfrugal aos autos principais intentados por ABB.

5. Em 30/06/2023 veio a ser proferida sentença que decidiu o seguinte:

“Nestes termos, julgam-se procedentes as acções intentadas contra MAN SE, melhor identificada nos autos e, por conseguinte, condena-se a Ré:

A. A pagar à Autora A..., S.A. a quantia de € 45.458,32 (quarenta e cinco mil, quatrocentos e cinquenta e oito euros e trinta e dois cêntimos), acrescida dos juros de mora civis vencidos no valor de € 40.182,07 (quarenta mil, cento e oitenta e dois euros e sete

cêntimos), e vincendos, desde 31/12/2022, até efetivo e integral pagamento.

B. A pagar à Autora FERROVIAL SERVIÇOS, S.A. a quantia de € 34.146,73 (trinta e quatro mil, cento e quarenta e seis euros e setenta e três cêntimos), acrescida dos juros de mora civis vencidos no valor de € 20.243,41 (vinte mil, duzentos e quarenta e três euros e quarenta e um cêntimo) e vincendos, desde 31/12/2022, e até efetivo e integral pagamento. [dispositivo objecto de rectificação]

C. A pagar à Autora TRANSFRUGAL – TRANSPORTES DE FRUTAS DE PORTUGAL, S.A. a quantia de € 40.866,66 (quarenta mil, oitocentos e sessenta e seis euros e sessenta e seis cêntimos), acrescida dos juros de mora civis vencidos no valor de € 27.278,79 (vinte e sete mil, duzentos e setenta e oito euros e setenta e nove cêntimos) e vincendos, desde 31/12/2022, até efetivo e integral pagamento.”.

6. Desta decisão, interpôs a ré recurso para o Tribunal da Relação de Lisboa, o qual por acórdão de 27/11/2024, proferiu a seguinte decisão:

“Pelo exposto, julgamos parcialmente procedente o recurso, nos termos sobreditos e, em consequência, concedendo-lhe provimento parcial, revogamos a sentença impugnada e condenamos a Ré a pagar a cada uma das Autoras indemnização correspondente a 5% do preço por elas pago por cada veículo, acrescida de juros de mora a contar à taxa legal desde a respectiva data de aquisição até efectivo e integral pagamento.”.

7. Vieram as autoras ABB e Prezero (antes, Ferrovial) interpor recurso para o Supremo Tribunal de Justiça, formulando extensas conclusões, nas quais é possível identificar as seguintes questões:

- Erro de direito do acórdão recorrido na parte em que *negou o direito das autoras a uma compensação autónoma (i.e., distinta dos juros de mora) pelo dano emergente da depreciação do valor da moeda* (“dano da desvalorização monetária”) devida pelo tempo decorrido entre a data da produção do dano e a data da decisão que

ordenou a reparação do mesmo;

- Erro de direito do acórdão recorrido na parte em que, *por estimaativa judicial* (nos termos do art. 17.º, n.º 1 da Diretiva 2014/104/UE e do art. 9.º, n.º 2 da Lei n.º 23/2018, de 5 de Junho), *foi fixada uma percentagem de 5% de sobrecusto* (“mark-up”, “overcharge” ou “preço adicional”) sobre o preço de aquisição de cada camião adquirido pelas autoras (enquanto a sentença da 1.ª instância fixara esse sobrecusto em 15,4%).

Peticionam a revogação do acórdão recorrido:

- *“Reafirmando-se a doutrina acolhida na douta sentença proferida pelo TCRS”, sendo, em consequência, a ré condenada a pagar às autoras “a indemnização devida pela desvalorização monetária, cumulativamente com a indemnização já atribuída pela indisponibilidade do capital, equivalendo esta última exclusivamente aos juros de mora legais devidos desde a data do facto danoso até efetiva e integral reparação, isto é, não se integrando na taxa de juro legal a vertente de compensação pela depreciação da moeda”;*

- *Seja a ré condenada a pagar à autora “A..., S.A. a quantia de €45.458,32, referente ao sobrecusto por esta suportado, de 15,4% do preço de aquisição de cada veículo, acrescida dos juros de mora civis vencidos no valor de €40.182,07, e vincendos, desde 31/12/2022, até efetivo e integral pagamento” e a condenação da ré a pagar à autora “Ferrovia Serviços, S.A. a quantia de €34.146,73, referente ao sobrecusto por esta suportado, de 15,4% do preço de aquisição de cada veículo, acrescida dos juros de mora civis vencidos no valor de €20.243,41 e vincendos, desde 31/12/2022, até efetivo e integral pagamento”.*

8. Por sua vez, também a autora Transfrugal interpôs recurso, formulando extensas conclusões, nas quais suscita as mesmas questões enunciadas no recurso da autora ABB, sendo que, no que respeita à questão do invocado erro de direito na estimativa da percentagem do sobrecusto, aquela recorrente invoca ainda o seguinte:

- *“[A]o julgar o sobrecusto em 5%, mas reconhecendo simultaneamente que tal sobrecusto de 5% mostra-se conservador e*

poderá não obedecer ao princípio de reparação integral do dano, o Acórdão Recorrido viola o disposto no artigo 20.º da Constituição da República Portuguesa”.

A final, formula os seguintes pedidos:

- A revogação do acórdão recorrido *“na parte em que estimou o sobrecusto em 5%, e ser substituída a estimativa judicial por um valor não inferior a 15,4%”*;

- *“Sem prescindir, o que apenas por cautela se dirá, deverá o Supremo Tribunal de Justiça, ao manter o critério seguido pelo Tribunal da Relação de Lisboa, na parte em que determina e delimita o montante mínimo de 5%, e um conservador de 10%, fixar o sobrecusto em 10%, ou cautelarmente em 7,5 %”*;

- A revogação do acórdão recorrido *“na parte em o Tribunal Recorrido julgou que a compensação requerida a título de correção monetária deveria ser considerada subsumida na indemnização atribuída a título de juros moratórios, devendo, ao invés, como se demonstrou ser apreciada de forma autónoma e cumulativa com os danos referentes aos juros de mora”*.

9. A ré Tranton SE contra-alegou, apresentando extensas conclusões e pugnando pela improcedência dos recursos das autoras.

10. Interpôs a ré Tranton SE *recurso de revista subordinado*, por via normal, alegando a não verificação do obstáculo da dupla conforme em virtude de o acórdão recorrido assentar em fundamentação essencialmente diferente relativamente à fundamentação da sentença da 1.ª instância; subsidiariamente, invocou a via excepcional de admissibilidade.

Apresentou extensas conclusões, nas quais se identificam as seguintes questões:

- O acórdão recorrido *utilizou incorrectamente presunções judiciais* para dar como provada a existência de dano;

- O acórdão recorrido *incorreu em erro de direito ao estimar o valor do dano por não estarem verificados os pressupostos para o efeito;*

- Subsidiariamente, invoca que *o valor indemnizatório fixado pelo acórdão recorrido é manifestamente excessivo.*

Termina, pedindo a revogação do acórdão recorrido e a prolação de decisão que julgue a acção improcedente e absolva a ré dos pedidos.

11. Por requerimento de 26/03/2025, a Prezero (antes, Ferrovial) veio desistir do recurso, desistência que foi homologada por despacho de 10/08/2025, no qual se declarou também caducar “*o recurso subordinado na vertente apontada à impugnação judicial objecto de desistência*”.

12. A autora ABB apresentou resposta às alegações de recurso subordinado da ré, sem formular conclusões e, a final, pugnando pela não admissibilidade do mesmo recurso e, subsidiariamente, pela sua improcedência.

13. Também a autora recorrida Transfrugal respondeu ao recurso subordinado da ré, formulando extensas conclusões, e, a final, pugnando pela não admissibilidade do mesmo recurso e, subsidiariamente, pela sua improcedência.

14. Após sucessivos incidentes processuais, veio, em 17/09/2025, a ser proferido acórdão da conferência que indeferiu o pedido de reforma da decisão de custas que fora apresentado pela ré.

15. Foram os autos apresentados ao Supremo Tribunal de Justiça em 14/11/2025.

II – Admissibilidade

Suscita-se a questão da admissibilidade do *recurso subordinado da ré*, atendendo ao facto de o acórdão recorrido ter reduzido o montante indemnizatório que a ré foi condenada a pagar, uma vez que, de acordo com a orientação consolidada da jurisprudência deste Supremo Tribunal (reflectida no AUJ n.º 7/2022 e respectiva

fundamentação), a situação de *reformatio in mellius* deve ser integrada no conceito de dupla conforme prevista no art. 671.º, n.º 3, do CPC.

No caso dos autos, porém, como alegado pela ré recorrente, tendo o acórdão recorrido alterado a decisão de facto - dando como *não provada a percentagem de sobrecusto* suportado pelas autoras, fixando antes o montante dos danos destas últimas *por estimativa* - dúvidas não subsistem quanto à existência de fundamentação essencialmente diferente, pelo que, nos termos previstos no referido n.º 3 do art. 671.º do CPC, não se verificam obstáculos à admissibilidade do recurso.

III – Delimitação das questões recursórias a apreciar

O objecto do recurso é delimitado pelo conteúdo do acórdão recorrido e pelas conclusões das alegações de recurso, sem prejuízo da apreciação de eventuais questões de conhecimento oficioso.

Os presentes recursos têm, assim, como objecto as seguintes questões (por ordem de precedência do seu conhecimento):

- Saber se o acórdão recorrido utilizou incorrectamente presunções judiciais para dar como provada a existência do dano suportado pelas autoras [recurso da ré Tranton];
- Saber se se encontram preenchidos os pressupostos para que o Tribunal recorrido fixasse o valor do dano por estimativa [recurso da ré Tranton];
- Saber se a estimativa realizada (sobrecusto de 5%) é ou não correcta [recursos das autoras ABB e Transfrugal e recurso da ré];
- Saber se o acórdão recorrido padece de erro de direito, na parte em que negou o direito das autoras a uma compensação autónoma (i.e., distinta dos juros de mora) pelo dano emergente da depreciação do valor da moeda (“dano da desvalorização monetária”), devida pelo tempo decorrido entre a data da produção do dano e a data da decisão que ordenou a reparação do mesmo [recursos das autoras ABB e Transfrugal].

IV – Fundamentação de facto

Foram dados como provados os factos seguintes:

1. No dia 18/01/2011, a Comissão Europeia tornou pública a realização de várias buscas e apreensões a vários fabricantes de camiões.
2. Na mesma data, a Comissão Europeia emitiu um comunicado sobre esta matéria: “Antitrust: Commission confirms unannounced inspections in the truck sector”.
3. A imprensa nacional e internacional também noticiou e identificou as empresas MAN como denunciante, bem como noticiou sobre a suspeita de condutas anticoncorrenciais: notícia publicada pela SIC Notícias em 19.01.2011, “Fabricantes de camiões como Daimler, Volvo, Scania ou Man sob investigação”; artigo publicado pelo Financial Times datado de 18.01.2011, com o título "Brussels swoops on truckmakers" e artigo publicado no Financial Times em 03.03.2011, com o título "Truckmakers in Brussels antitrust probe".
4. No dia 20/11/2014, foi divulgado um comunicado de imprensa emitido pela Comissão Europeia que tornou pública a prolação da Comunicação de Objecções e divulgou informação sobre: i) quem foram os destinatários da Comunicação de Objecções (i.e., diversos fabricantes de camiões médios e pesados, sem indicação das suas designações comerciais); ii) as práticas concertadas que envolveriam uma coordenação ao nível dos preços; iii) a área geográfica em questão (Espaço Económico Europeu); e iv) que as práticas em apreço poderiam constituir uma violação do artigo 101.º do TFUE e do artigo 53.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu.
5. A imprensa também noticiou o assunto e identificou a MAN como uma das empresas envolvidas e sujeito da investigação e da comunicação de objecções: notícia publicada na “Transportes e Negócios” de 26.11.2014, com o título “Volvo provisiona 400 milhões por suspeitas de cartel”; artigo publicado no Financial Times de 23.12.2014, “Top truckmakers operated cartel for 14 years, says EU”.

6. No dia 19/07/2016, a Comissão Europeia emitiu um comunicado de imprensa sobre a sua Decisão, incluindo a seguinte informação: (i) a identidade dos alegados infratores, incluindo a Ré; (ii) a descrição da conduta em análise; (iii) o período durante o qual ocorreu a alegada violação às normas da concorrência; (iv) o montante das multas aplicadas.

7. No dia 06/04/2017, o Jornal Oficial da União Europeia publicou o Resumo da Decisão da Comissão de 19/07/2016 relativa a um processo nos termos do art. 101.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e do art. 53.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu – Processo AT.39824 — Camiões.

8. No dia 27/06/2019, a Autora AAB deu entrada em Juízo da presente ação.

9. Nessa data, a Autora requereu a citação urgente da Ré.

10. No dia 04/11/2019 a Ré foi citada.

11. No dia 08/07/2019, a Autora FERROVIAL deu entrada em Juízo da presente ação.

12. Nessa data, a Autora requereu a citação urgente da Ré.

13. No dia 28/10/2019, a Ré foi citada.

14. No dia 22/08/2019, a Autora TRANSFRUGAL deu entrada em Juízo da presente ação.

15. Nessa data, a Autora requereu a citação urgente da Ré.

16. No dia 04/11/2019, a Ré foi citada.

17. A Comissão Europeia, entre 18/01/2011 e 21/01/2011, procedeu a inspeções nas instalações de diversos produtores de camiões, na sequência de um pedido de imunidade apresentado pela MAN a

20/09/2010.

18. No dia 20/11/2014, a Comissão deu início a um processo, nos termos do disposto no artigo 11.º, n.º 6 do Regulamento (CE) n.º 1/2003, contra a DAF, a DAIMLER, a IVECO, a MAN, a VOLVO e a RENAULT, e adotou uma comunicação de objeções, a qual foi notificada a estas entidades.

19. Após a adoção da comunicação de objeções, as referidas destinatárias contactaram informalmente a Comissão e solicitaram que o processo prosseguisse no âmbito do procedimento de transação.

20. A Comissão decidiu iniciar procedimentos de transação para o processo em apreço depois de as destinatárias terem confirmado a sua disponibilidade para participarem em conversações de transação.

21. Depois, a MAN, a DAF, a DAIMLER, a VOLVO, a RENAULT e a IVECO apresentaram à Comissão pedido formal de transação, nos termos do disposto no artigo 10.º-A, n.º 2 do Regulamento (CE) n.º 773/2004 da Comissão.

22. O Comité Consultivo em matéria de acordos, decisões, práticas concertadas e de posições dominantes emitiu um parecer favorável a 18/07/2016.

23. E a Comissão Europeia adotou a Decisão datada de 19/07/2016 – Processo AT.39824 – Camiões.

24. A Ré MAN SE é uma das destinatárias dessa Decisão, a par das seguintes sociedades: MAN Truck & Bus AG e MAN Truck & Bus Deutschland GmbH; AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB and Renault Trucks SAS; Grupo Volvo Trucks Central Europe GmbH; Daimler AG; Iveco S.p.A.; Fiat Chrysler Automobiles N.V. e a Iveco Magirus AG; CNH Industrial N.V.; PACCAR Inc. e a DAF Trucks N.V.; DAF Trucks Deutschland GmbH.

25. Do texto da Decisão, com relevo, consta o seguinte: « 1.3. Descrição do mercado dos camiões: (...) 1.3.2. Estrutura da força de

vendas (25) Todos os Destinatários têm filiais de comercialização nacionais nos principais países do mercado que normalmente importam os camiões. Todos os Destinatários vendem os seus produtos através de distribuidores e das respetivas redes de revendedores autorizados ou, em certos casos/regiões específicas, diretamente aos principais clientes. Alguns dos distribuidores e revendedores são propriedade dos fabricantes de camiões como parte da respetiva organização de vendas, outros são independentes.

1.3.3. Características do mercado dos camiões (26) A procura de camiões é altamente cíclica. Enquanto os automóveis de passageiros são adquiridos por clientes particulares e comerciais, os camiões são adquiridos exclusivamente pelos clientes comerciais. Uma vez que os camiões são bens duradouros para utilização profissional, em muitos casos os clientes adiam o investimento na renovação da frota durante os períodos de crise económica, compensando essa falta de investimento quando se verifica uma maior prosperidade nos negócios. Os camiões não são produtos de base, mas são especificados de acordo com os requisitos individuais do cliente e são inerentemente complexos. Todos os Destinatários disponibilizam uma gama de camiões e centenas de opções e variantes diferentes. Além disso, a fiabilidade percetível, o desempenho técnico, o consumo de combustível, os custos de manutenção e a imagem de marca desempenham um papel importante nas decisões de compra dos clientes. Outros aspetos importantes são a dimensão da rede de estações de serviço, os custos do serviço pós-venda, os custos operacionais, etc.

1.3.4. Mecanismos de fixação de preços e listas de preços brutos (27) De um modo geral, o mecanismo de atribuição de preços do setor dos camiões segue o mesmo processo para todos os Destinatários. Como acontece em muitos outros setores, a atribuição de preços parte normalmente do preço de tabela bruto inicial estipulado pela Sede. Em seguida, são estipulados preços de transferência para a importação de camiões para os diferentes mercados através de empresas distribuidoras detidas a 100 % ou independentes. Além disso, existem também os preços que serão pagos pelos revendedores que operam nos mercados nacionais e os preços líquidos finais cobrados aos clientes. Estes preços líquidos finais cobrados aos clientes são negociados pelos revendedores ou pelos fabricantes nos casos em que estes vendem diretamente aos revendedores ou aos clientes de frota. Os preços líquidos finais cobrados aos clientes refletem descontos substanciais sobre o preço de tabela bruto inicial. Nem todos os procedimentos são sempre seguidos, uma vez que os fabricantes também vendem diretamente aos revendedores ou aos clientes de frota. (...) 1.3.5. Transparência no mercado dos camiões (29) O setor dos camiões é caracterizado por um elevado grau de transparência. Os Destinatários tiveram

acesso a dados concorrencialmente relevantes, como os registos dos camiões através dos registos públicos. Além disso, os produtores de camiões e as respetivas empresas distribuidoras mantiveram uma troca regular de dados com diversas associações do setor. Nalgumas destas associações, verificou-se uma troca de dados sobre a receção de encomendas e os períodos de entrega ou níveis de stock. Além disso, os Destinatários tiveram acesso a mais dados, em graus variáveis, através da apresentação espontânea, pelos clientes, das ofertas dos concorrentes com o objetivo de negociar os preços, e também através da metodologia do cliente mistério. (30) Por conseguinte, uma das incertezas que os Destinatários ainda tinham relativamente ao mercado dos camiões era o comportamento futuro dos produtores de camiões e, mais concretamente, as suas intenções no que diz respeito às alterações aos respetivos preços brutos e às tabelas de preços brutos.».

26. Bem como resulta o seguinte: «2.1. A investigação da Comissão: (31) A 20 de setembro de 2010, a MAN SE e todas as filiais que controlava direta ou indiretamente solicitaram a imunidade em matéria de coimas ao abrigo do ponto 14 da Comunicação da Comissão relativa à imunidade e redução de coimas em processos de cartéis de 2006 (doravante, "a Comunicação sobre a não aplicação") e, em alternativa, uma redução das coimas ao abrigo do ponto 27 da Comunicação sobre a não aplicação relativamente a um alegado cartel na indústria dos camiões. Ao pedido de imunidade seguiram-se observações subsequentes. A 17 de dezembro de 2010, a Comissão concedeu imunidade condicional em matéria de coimas à MAN. (...) (43) Entre [...] e [...], a MAN, DAF, Daimler, Volvo/Renault e Iveco (ou seja, os Destinatários) apresentaram à Comissão pedidos formais de transação ao abrigo do n.º 2 da alínea a) do Artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 773/2004 (as "propostas de transação"). A proposta de transação de cada Destinatário continha: - um reconhecimento, em termos claros e inequívocos, da responsabilidade do Destinatário pela infração descrita resumidamente quanto ao objeto, aos principais factos e à qualificação jurídica, incluindo a sua função e a duração da sua participação na infração de acordo com os resultados das negociações conducentes à transação; (...)». 27. Bem assim, a respeito da “DESCRIÇÃO DA CONDUTA”: «3.1. Outros aspetos de transparência entre os Destinatários (46) Todos os Destinatários trocaram tabelas de preço brutos e informações sobre preços brutos, e a maioria dos Destinatários (ver (48)) participou na troca de configuradores de camiões informatizados. Todos estes elementos constituíam informações sensíveis do ponto de vista comercial. Ao

longo do tempo, os configuradores de camiões, que incluem os preços brutos detalhados de todos os modelos e opções, substituíram as tabelas de preços brutos tradicionais. Este processo facilitou o cálculo do preço bruto de cada uma das possíveis configurações de camiões. A troca foi realizada ao nível multilateral e ao nível bilateral. (47) Na maioria dos casos, a informação sobre os preços brutos dos componentes de camiões não estava disponível publicamente e a informação que estava disponível publicamente não era tão detalhada e precisa como a informação que foi trocada entre os Destinatários e entre outras entidades. Com a troca da informação sobre os preços brutos e as tabelas de preços brutos atuais, juntamente com o recurso a outras informações sobre o mercado, os Destinatários conseguiram calcular melhor os preços líquidos atuais aproximados dos seus concorrentes – em função da qualidade das informações sobre o mercado que tinham à sua disposição. (48) Da mesma forma, a troca dos configuradores contribuiu para a comparação das próprias ofertas com as dos concorrentes, o que aumentou ainda mais a transparência do mercado. Concretamente, tornou-se possível compreender, com base nos configuradores dos camiões, quais eram os extras compatíveis com cada modelo de camião, e quais eram as opções que fariam parte do equipamento de série ou que seriam um extra. À exceção da DAF, todos os Destinatários tiveram acesso ao configurador de pelo menos um outro Destinatário. Alguns configuradores apenas concediam acesso a informações técnicas, como os portais dos fabricantes de carroçarias, e não incluíam quaisquer informações sobre preços.».

28. E a respeito da “Natureza e âmbito da infração”, com relevo, consta o seguinte: «(49) Os contactos colusórios nos quais participaram os Destinatários no período de 1997 a 2010 ocorreram na forma de reuniões regulares nas instalações das associações industriais, em feiras comerciais, demonstrações de produtos pelos fabricantes ou reuniões entre concorrentes organizadas para o efeito da infração. Também incluíram trocas regulares por correio eletrónico e chamadas telefónicas. As sedes dos Destinatários (doravante: o Nível das Sedes) estiveram diretamente envolvidas na negociação dos preços, dos aumentos dos preços e da introdução de novas normas de emissões até 2004. A partir, pelo menos, de agosto de 2002, ocorreram negociações através de Filiais alemãs (doravante: o Nível Alemão) que, em graus variáveis, seguiam instruções das respetivas Sedes. (50) Entre os acordos colusórios, incluíram-se acordos e/ou práticas concertadas relativas à atribuição de preços e aos aumentos dos preços brutos para alinhar os preços brutos no EEE, e a temporização e a transmissão dos custos relativos à

introdução das tecnologias de emissões exigidas pelas normas EURO 3 a 6. (51) Entre 1997 e até ao final de 2004, os Destinatários participaram em reuniões realizadas entre membros da direção superior de todas as Sedes (ver, por exemplo, (52)). Nestas reuniões, que ocorreram várias vezes por ano, os participantes discutiram e, em alguns casos, chegaram a acordo em relação aos aumentos dos respetivos preços brutos. Antes da introdução das tabelas de preços aplicáveis ao nível pan-europeu (EEE) (ver acima em (28)), os participantes discutiram os aumentos dos preços brutos, com a especificação da aplicação em todo o EEE dividido pelos principais mercados. Durante as reuniões bilaterais complementares em 1997 e 1998, além das habituais discussões pormenorizadas sobre os futuros aumentos dos preços brutos, os Destinatários relevantes trocaram informações sobre a harmonização das tabelas de preços brutos para o EEE. Em determinadas ocasiões, os participantes, incluindo representantes das Sedes de todos os Destinatários, discutiram também os preços líquidos para alguns países. Concordaram também relativamente ao momento da introdução e aos encargos adicionais a aplicar às tecnologias de emissões, em cumprimento das normas de emissões EURO. Além dos acordos relativos aos níveis dos aumentos dos preços, os participantes informaram-se regularmente uns aos outros sobre os aumentos planeados para os preços brutos. Além disso, trocaram informações sobre os respetivos prazos de entrega e as previsões gerais de mercado específicas de cada país, subdivididas por países e categorias de camiões. Além das reuniões, houve trocas regulares de informações sensíveis do ponto de vista concorrencial por telefone e correio eletrónico. (52) Os seguintes exemplos de reuniões ilustram a natureza das discussões, nomeadamente entre os Destinatários ao Nível das Sedes durante o período inicial da infração. A 17 de janeiro de 1997, foi organizada uma reunião em Bruxelas. Participaram nesta reunião representantes das Sedes de todos os Destinatários. Os elementos de prova demonstram que foram discutidas as futuras alterações aos preços brutos de tabela. Durante uma reunião realizada a 6 de abril de 1998 no contexto de uma reunião de uma associação industrial, na qual participaram representantes das Sedes de todos os Destinatários, os participantes coordenaram a introdução no mercado dos camiões que cumpriam a norma EURO 3. Concordaram não comercializar camiões em conformidade com a norma EURO 3 antes de ser obrigatório fazê-lo, e chegaram a acordo em relação a um intervalo de preço adicional para os camiões em conformidade com a norma EURO 3. (53) Nas próximas alterações às tabelas de preços em euros, os elementos de prova demonstram também que todos os Destinatários estavam envolvidos em discussões relativas à utilização da introdução da moeda Euro para reduzir os descontos.

As partes envolvidas constataram que a França tinha os preços mais baixos e concordaram que os preços praticados nesse país tinham de ser aumentados. (54) Após a introdução da moeda Euro e com a introdução de tabelas de preços paneuropeias (EEE) para quase todos os fabricantes (ver (28)), os Destinatários começaram sistematicamente a trocar os respetivos aumentos planeados para os preços brutos através das filiais alemãs (ver, por exemplo, (59)), enquanto os contactos colusórios ao nível dos membros da direção superior das Sedes continuaram paralelamente entre 2002 e 2004. Por exemplo, durante uma reunião nos dias 10 e 11 de abril de 2003, no contexto de uma reunião de uma associação industrial na qual participaram, entre outros, representantes das Sedes de todos os Destinatários, ocorreram discussões relativas, entre outros aspetos, aos preços e às modalidades de introdução no mercado dos camiões que cumpriam a norma Euro 4, semelhantes às discussões que tinham ocorrido previamente em relação à norma Euro 3 (ver (52)). Além disso, os representantes não-executivos das Sedes e das Filiais Alemãs organizaram ocasionalmente reuniões que incluíram pontos de ordem de trabalhos e discussões tanto comuns como individuais (ver, por exemplo, (59)). (55) As trocas de informações que envolveram o Nível Alemão foram realizadas através de reuniões normais entre os concorrentes, e os contactos foram organizados entre os funcionários das Filiais Alemãs. Além destas reuniões, ocorreram trocas regulares de informações por telefone e correio eletrónico. Entre os tópicos discutidos, incluíram-se tópicos técnicos e prazos de entrega, mas também os preços (normalmente preços brutos). Em muitos casos, os participantes nestas trocas de informações, incluindo os Destinatários, trocaram também informações sensíveis do ponto de vista comercial, como a receção de encomendas, o stock e outras informações técnicas por correio eletrónico e telefone. (56) Nos anos posteriores, as reuniões realizadas ao Nível Alemão tornaram-se mais formalizadas e as informações sobre os aumentos dos preços brutos que não estavam disponíveis no domínio público passaram a ser registadas numa folha de cálculo dividida por modelo padrão de camião para cada produtor. Estas trocas de informações ocorreram várias vezes por ano. As futuras informações trocadas sobre os aumentos dos preços brutos foram referentes apenas aos modelos básicos de camiões ou aos camiões e às opções disponíveis (em muitos casos, estas informações foram indicadas separadamente nas tabelas trocadas) e normalmente não foram trocados preços líquidos nem aumentos de preços líquidos. As informações relativas aos futuros aumentos planeados para os preços brutos trocadas ao nível das Filiais Alemãs foram, em graus variáveis, encaminhadas para as respetivas Sedes. (57) A troca de informações sobre os futuros aumentos planeados para os preços

brutos e a nova tecnologia das normas de emissões continuou a verificar-se ao longo dos anos e, a partir de 2007, passou a incluir também os períodos de entrega dos produtores de camiões. A partir de 2008, as trocas de informações tornaram-se mais formalizadas através do recurso a um modelo unificado concebido para a troca de informações relativas aos aumentos planeados dos preços brutos. (58) No mínimo, estas trocas de informações colocaram os Destinatários na posição de poder considerar as informações trocadas no âmbito do seu processo de planeamento e para o planeamento de futuros aumentos dos preços brutos no ano civil seguinte. Além disso, as informações podem ter influenciado o posicionamento de preço de alguns dos novos produtos dos Destinatários. (59) Os seguintes exemplos ilustram a natureza das discussões nas quais participaram os representantes do Nível Alemão. No final de 2004, um funcionário da DAF Trucks Deutschland GmbH enviou uma mensagem de correio eletrónico a vários destinatários, entre os quais se encontram os representantes das Filiais Alemãs, pedindo-lhes que comunicassem os seus aumentos de preços brutos planeados para 2005. As informações resumidas e compiladas sobre os preços foram enviadas, alguns dias depois, a todos os participantes, incluindo todos os Destinatários, e continham informações sobre os aumentos de preços brutos planeados. Os Destinatários participaram numa reunião que ocorreu entre 4 e 5 de julho de 2005 em Munique, na qual compareceram representantes não-executivos do Nível das Sedes e funcionários das Filiais Alemãs. Com base nos elementos de prova, parece que foram agendadas atividades comuns e reuniões. Além disso, foram também previstas sessões especiais com a participação de representantes não-executivos das Sedes e reuniões individuais com a participação dos representantes das Filiais Alemãs. Durante uma destas sessões individuais, os participantes, entre os quais se incluíam todos os Destinatários, trocaram informações sobre os futuros aumentos dos respetivos preços brutos em 2005 e 2006, e também sobre os custos adicionais do cumprimento das normas de emissões EURO 4. Noutras reuniões, nas quais participaram representantes das Filiais Alemãs, foi dada continuidade às discussões sobre aumentos dos preços e os aumentos dos preços para as normas Euro 4 e Euro 5, nomeadamente as reuniões realizadas 12 de abril de 2006 e também nos dias 12 e 13 de março de 2008. (60) Os elementos de prova demonstram que tinham sido obtidas, dos participantes nas trocas de informações e a partir de novembro de 2010 e janeiro de 2011, informações sobre os aumentos dos preços brutos de, entre outros, todos os Destinatários. O conteúdo desta lista foi reproduzido numa nota manuscrita por um funcionário da MAN que também recebeu as informações sobre os aumentos dos preços brutos relativas aos outros participantes diretamente da Daimler.

Estas informações foram fornecidas quando a Daimler contactou a MAN para ficar a conhecer os detalhes do próximo aumento dos preços brutos da MAN.».

29. Na “Apreciação Jurídica” da Decisão, Tendo em conta o conjunto das provas, os factos descritos e a confirmação clara e inequívoca dos Destinatários nas respetivas propostas de transação, escreveu-se o seguinte, com relevo: «(68) A conduta descrita na anterior Secção 4 pode caracterizar-se como uma infração complexa do Artigo 101.º do TFUE e do Artigo 53.º do Acordo EEE, uma vez que é composta por várias ações que podem ser classificadas como acordos ou práticas concertadas, no âmbito das quais os Destinatários substituíram conscientemente os riscos da concorrência pela colaboração prática. (69) Por conseguinte, esta conduta apresenta todas as características de um acordo e/ou prática concertada na aceção do n.º 1 do Artigo 101.º do TFUE e do n.º 1 do Artigo 53.º do Acordo EEE, uma vez que tinha por objeto a prevenção, restrição e/ou distorção da concorrência no que diz respeito a Camiões no EEE. Concretamente, os Destinatários estavam envolvidos nas atividades anticoncorrenciais descritas acima em relação à venda de Camiões através de várias camadas de reuniões entre concorrentes e outros contactos, que ocorreram ao Nível das Sedes e ao Nível Alemão.».

30. Bem assim: «(71) No presente processo, a conduta descrita na Secção 4 constitui uma infração única e continuada do n.º 1 do Artigo 101.º do TFUE e do n.º 1 do Artigo 53.º do Acordo EEE no período de 17 de janeiro de 1997 a 18 de janeiro de 2011. Simultaneamente, com base nos factos descritos anteriormente, qualquer um dos aspetos da conduta, incluindo no que diz respeito a qualquer um dos produtos e em relação a qualquer um dos Estados Membros (ou regiões mais vastas), tem por objetivo a restrição da concorrência e, por conseguinte, constitui, só por si, uma infração do Artigo 101.º do TFUE e/ou do Artigo 53.º do Acordo EEE. O único objetivo económico anticoncorrencial da colusão entre os Destinatários foi coordenar o comportamento mútuo ao nível da atribuição de preços brutos e a introdução de determinadas normas de emissões para eliminar a incerteza quanto ao comportamento dos respetivos Destinatários e, em última análise, a reação dos clientes no mercado. As práticas de colusão tinham um único objetivo económico, nomeadamente a distorção da fixação independente dos preços e do movimento normal dos preços dos camiões no EEE. (72) São vários os fatores, como as características comuns do

conteúdo dos contactos, a identidade e, no caso de alguns dos Destinatários, as sobreposições dos indivíduos que participaram nos contactos, a temporização dos contactos ou a proximidade temporal, que confirmam que os contactos colusórios estavam interligados e tinham uma natureza complementar, uma vez que todos se destinavam a anular uma ou mais das consequências do padrão normal da concorrência no quadro de um plano ao nível do EEE com um único objetivo. (73) Os elementos de prova disponíveis demonstram que a conduta anteriormente descrita constituiu um processo contínuo e não ocorrências isoladas ou esporádicas. Os contactos que ocorreram entre os Destinatários tiveram uma natureza contínua, com numerosos contactos regulares (reuniões presenciais, telefonemas e troca de mensagens de correio eletrónico). Os diversos elementos da infração tinham um objetivo anticoncorrencial comum, conforme descrito acima, que permaneceu o mesmo ao longo de todo o período da infração. A existência de uma infração única e continuada também é confirmada pelo facto de a conduta anticoncorrencial ter seguido um padrão semelhante ao longo de todo o período da infração. (74) Embora os contactos colusórios tenham ocorrido, a partir de 2004, entre as Filiais Alemãs e não entre Sedes, tais contactos tinham, ainda assim, o mesmo objetivo das reuniões anteriores realizadas entre os representantes do Nível das Sedes, nomeadamente a distorção da fixação independente de preços e do movimento normal dos preços dos Camiões no EEE. Esta situação é comprovada pelo facto de as discussões realizadas entre os representantes das Filiais Alemãs terem continuado a abordar os mesmos tópicos, e da mesma forma, que as reuniões anteriores realizadas entre os representantes das Sedes. (75) Com a troca das tabelas de preços brutos aplicáveis em todo o EEE⁵³, os Destinatários encontravam-se em melhor posição para compreender, com base as informações sobre os aumentos dos preços que foram trocadas pelas Filiais Alemãs, a estratégia de cada um para os preços na Europa, do que se apenas pudessem contar com as informações do mercado que tinham à disposição. (76) Além disso, um número restrito de indivíduos de cada Destinatário teve vários contactos que seguiram um padrão semelhante ao longo de todo o período da infração, embora existissem vários círculos e níveis de trocas. Os Destinatários pretendiam contribuir para os objetivos comuns da conduta anticoncorrencial continuada conforme descrito nos considerandos (49) a (60), e conheciam ou poderiam ter razoavelmente previsto o âmbito geral e as características essenciais da infração como um todo. (77) O esquema geral foi implementado ao longo de um período de vários anos, com recurso aos mesmos mecanismos e com o mesmo objetivo comum de eliminar a concorrência. (78) Com base nestes factos e tendo em conta a

conceção comum dos contactos e o objetivo comum da infração, o conjunto de contactos colusórios que ocorreram entre os Destinatários constitui uma infração única e continuada do n.º 1 do Artigo 101.º do TFUE e do n.º 1 do Artigo 53 do Acordo EEE.».

31. E ainda: «(81) O comportamento anticoncorrencial descrito nos anteriores pontos (49) a (60) tem o objetivo de limitar a concorrência no mercado ao nível do EEE. A conduta é caracterizada pela coordenação dos preços brutos entre os Destinatários que eram concorrentes, diretamente e através da troca de informações sobre os aumentos planeados dos preços brutos, da limitação e temporização da introdução da tecnologia que cumpria as novas normas de emissões e da partilha de outras informações sensíveis do ponto de vista comercial, como a receção de encomendas e os tempos de entrega. Uma vez que os preços são um dos principais instrumentos da concorrência, os vários acordos e mecanismos adotados pelos Destinatários tinha o objetivo principal de limitar a concorrência em termos de preços na aceção do significado do n.º 1 do Artigo 101.º e do n.º 1 do Artigo 53.º do Acordo EEE. (82) É jurisprudência assente que, para os efeitos previstos no Artigo 101.º do TFUE e no Artigo 53.º do Acordo EEE, não é necessário considerar os efeitos reais de um acordo quando este tem por objetivo o impedimento, a limitação ou a distorção da concorrência no mercado interno e/ou no EEE, conforme aplicável. Por conseguinte, no presente processo, não é necessário demonstrar os efeitos anticoncorrenciais reais, uma vez que o objetivo anticoncorrencial da conduta em questão ficou comprovado.».

32. Quanto aos “Efeitos no comércio”, com relevo, consta o seguinte: «(84) O setor dos camiões é caracterizado por um volume substancial de comércio entre os Estados-Membros e também entre a União e os países da AECL do EEE, e afeta a estrutura concorrencial do mercado em pelo menos dois Estados-Membros. (85) Neste processo, tendo em conta a quota de mercado e o volume de negócios dos Destinatários no EEE, pode assumir-se que os efeitos no comércio são consideráveis. Além disso, o âmbito geográfico da infração, que abrangeu vários Estados-Membros, e a natureza transfronteiriça dos produtos afetados também demonstram que os efeitos no comércio são consideráveis.».

33. Quanto à Responsabilidade, com relevo, consta o seguinte: «(91) O Artigo 101.º do TFUE e o Artigo 53.º do Acordo EEE aplicam-se às empresas e associações de empresas. O conceito "empresa"

abrange todas as entidades que exerçam uma atividade económica, independentemente do estatuto jurídico e da forma do financiamento. (92) O termo "empresa" deve ser interpretado como uma designação de uma unidade económica, mesmo quando, em termos legais, tal unidade económica seja composta por várias pessoas físicas ou coletivas. Para determinar se as entidades jurídicas individuais constituem a mesma empresa, é necessário prestar especial atenção aos vínculos económicos, organizacionais e jurídicos que existem entre tais entidades. (93) De acordo com a jurisprudência assente, sempre que uma empresa-mãe detém uma participação de 100% numa filial que tenha infringido as regras da concorrência da União, há um pressuposto refutável de que empresa-mãe pode exercer e exerce efetivamente uma influência decisiva sobre a conduta da sua filial. (...) (95) As seguintes entidades jurídicas são consideradas conjunta e solidariamente responsáveis pela infração cometida pela MAN: (...) (c) a MAN SE, enquanto empresa-mãe, pela conduta da sua filial MAN Truck & Bus AG de 17 de janeiro de 1997 a 20 de setembro de 2010 e da sua filial MAN Truck & Bus Deutschland GmbH de 3 de maio de 2004 a 20 de setembro 2010. A MAN SE confirmou que exerceu, enquanto empresa-mãe, uma influência decisiva sobre a sua filial detida a 100% MAN Truck & Bus AG de 17 de janeiro de 1997 a 20 de setembro de 2010 e, enquanto empresa-mãe (indireta), sobre a sua filial MAN Truck & Bus Deutschland GmbH de 3 de maio de 2004 a 20 de setembro de 2010. (...).»

34. E quanto às MEDIDAS CORRETIVAS, com relevo: «(128) A 20 de setembro de 2010, a MAN SE e todas as filiais que controlava direta ou indiretamente solicitaram a imunidade em matéria de coimas ao abrigo do ponto 14 da Comunicação sobre a não aplicação de 2006 da Comissão relativamente a uma alegada infração na indústria dos camiões. A 17 de dezembro de 2010, a Comissão concedeu imunidade condicional em matéria de coimas à MAN. (129) A colaboração da MAN cumpriu os requisitos da Comunicação sobre a não aplicação. Por conseguinte, é concedida imunidade das coimas à MAN neste processo. (...)»

35. A infração abrangiu a totalidade do EEE e prolongou-se de 17 de janeiro de 1997 a 20 de setembro de 2010, no que à Ré respeita.

36. Os produtos abrangidos pela infração são camiões com um peso entre 6 e 16 toneladas («camiões médios») e camiões de peso superior a 16 toneladas (a seguir «camiões pesados»), que tanto

podem ser camiões rígidos como camiões tratores (os camiões médios e pesados designados que se referem conjuntamente como «camiões»), não abrangendo os serviços pós-venda, outros serviços e garantias para camiões, a venda de camiões usados ou quaisquer outros bens ou serviços.

37. Na fixação das coimas, a Comissão teve em conta, entre outros aspetos, para além do modo intencional com que a infração foi cometida, o facto de os mecanismos de coordenação de preços, de entre as restrições à concorrência, assumirem os efeitos mais prejudiciais; a duração da infração; a elevada quota de mercado dos destinatários no mercado europeu de camiões médios e pesados e o facto de a infração ter abrangido todo o território do EEE – vide ponto “7. MEDIDAS CORRETIVAS” da Decisão.

38. A Comissão concedeu imunidade total da coima à MAN, a VOLVO e a RENAULT beneficiaram de uma redução de 40% do montante da sua coima, a DAIMLER de uma redução de 30% e a IVECO de uma redução de 10%.

39. Assim, foram aplicadas as seguintes coimas

DESTINATÁRIA	COIMA €
MAN	0
VOLVO /RENAULT	670 448 000
DAIMLER	1 008 766 000
IVECO	494 606 000
DAF	7 529 000

40. A Comissão Europeia adotou, desta forma, a Decisão, declarando a prática, pela Ré e pelas restantes destinatárias da Decisão, de colusão relativamente aos preços e aos aumentos do preço bruto no EEE dos camiões de média tonelagem e pesados e a temporização e transmissão dos custos relativos à introdução das tecnologias de emissões para camiões de média tonelagem e pesados conforme exigido pelas normas EURO 3 a 6, em violação do Artigo 101.º da

TFUE e do Artigo 53.º do Acordo EEE – vide artigo 1.º da Decisão.

41. A Ré figura como empresa-mãe das firmas/filiais MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, e tem sede na Alemanha.

42. A Ré MAN (MAN SE e as sua filiais designadas coletivamente por “MAN”), entre o mais, fabrica e distribui camiões, autocarros, motores a diesel, turbomáquinas e também equipamentos especiais.

DA AUTORA ABB

43. A Autora tem por objeto comercial a construção de obras de engenharia civil.

44. No âmbito e para o exercício da sua atividade comercial, a Autora adquiriu os seguintes veículos marca MAN, com peso superior a 6 toneladas, nas datas, com as características e pelos seguintes preços:

N.º Chassis	Matrícula	Ano de aquisição	Modo de aquisição
70	- -TR	2002	Fatura n.º 3 F
72	- -SH	2001	Fatura n.º F
59	- -RM	2001	Loc. Fin. 1 67

45. No que respeita ao veículo 1...-...-TR:

a. A Autora, no dia 10.07.2002, adquiriu-o à “MANBRAGA – Oficinas Auto Senhor dos Aflitos, Lda.”;

- b. O preço de venda foi de € 77.064,00 (acrescido de IVA);
- c. A Autora pagou o referido preço;
- d. A propriedade do veículo foi inscrita a favor da Autora, através do registo de propriedade n.º ...62, em 02.08.2002.

46. No que respeita ao veículo 2...-...-SH:

- a. A Autora, no dia 28-12.2001, adquiriu-o à “MANBRAGA – Oficinas Auto Senhor dos Aflitos Lda.”;
- b. O preço de venda foi de €77.812 (acrescido de IVA);
- c. A Autora pagou o referido preço;
- d. A propriedade do veículo foi inscrita a favor da Autora, através do registo de propriedade n.º ...85, em 20.11.2001.

47. No que respeita ao veículo 3...-...RM:

- a. A Autora escolheu-o junto do fornecedor “MANBRAGA – Oficinas Auto Senhor dos Aflitos Lda.”;
- b. A Autora, no dia 14.05.2001, na qualidade de locatária e “Besleasing Mobiliária – Sociedade de Locação Financeira, S.A.”, na qualidade de locadora, celebraram o contrato de locação financeira n.º ...67, cujo objeto locado foi o referido veículo;
- c. O preço de venda foi de € 74.820 (acrescido de IVA);
- d. Esse preço coincidiu com o valor do capital constante do referido contrato de locação;

e. As rendas e o valor residual incorporaram o valor integral do preço do veículo;

f. O contrato foi integralmente cumprido, tendo a Autora pago todas as rendas, exercido o direito de opção de compra e pago o valor residual no dia 02.05.2004;

g. A propriedade do veículo foi inscrita a favor da Autora, através do registo de propriedade n.º ...34, em 07.04.2005.

DA AUTORA FERROVIAL

48. A Autora tem por objeto comercial, entre outros, a gestão de resíduos.

49. No âmbito e para o exercício da sua atividade comercial, a Autora adquiriu os seguintes veículos marca MAN, com peso superior a 6 toneladas, nas datas, com as características e pelos seguintes preços:

N.º chassis	Matrícula	Ano de aquisição	Modo de aquisição
48	-IM-	2009	Fatura n.º 91
92	-DT-	2007	Fatura n.º 3
18	-DT-	2007	Fatura n.º 3

50. No que respeita ao veículo 4...-IM-...:

a. A Autora, no dia 30.11.2009, adquiriu-o à “MAN Veículos Industriais”;

- b. O preço de venda do veículo foi € 62.500 (acrescido de IVA);
- c. A Autora pagou o referido preço;
- d. A propriedade do veículo foi inscrita a favor da Autora, através do registo de propriedade n.º ...80, em 17.12.2009.

51. No que respeita ao veículo 5...-DT-...:

- a. A Autora, no dia 29.06.2007, adquiriu-o à “MANPORTO – Comércio de Veículos, S.A.”;
- b. O preço de venda foi de € 72.750 (acrescido de IVA);
- c. A Autora pagou o referido preço.
- d. A propriedade do veículo foi inscrita a favor da Autora, através do registo de propriedade n.º ...30, em 06.07.2007.

52. No que respeita ao veículo 6...-DT-...:

- a. A Autora, em dia 29.06.2007, adquiriu-o à “MANPORTO – Comércio de Veículos, S.A.”;
- b. O preço de venda foi de € 72.750 (acrescido de IVA);
- c. A Autora pagou o referido preço.
- d. A propriedade do veículo foi inscrita a favor da Autora, através do registo de propriedade n.º ...17, em 06.07.2007.

DA AUTORA TRANSFRUGRAL

53. A Autora tem por objeto comercial o transporte rodoviário de mercadorias.

54. No âmbito e para o exercício da sua atividade comercial, a Autora adquiriu os seguintes veículos, todos novos, com 40 toneladas e ainda com as seguintes características:

N.º chassis	Matrícula	Ano de aquisição	Modo de aquisição
12	-BN-	2006	Fatura nº
14	-BN-	2006	Fatura nº
15	-BN-	2006	Fatura nº

55. No que respeita ao veículo 7...-BN-...:

a. A Autora, no dia 28.04.2006, adquiriu-o à “HYDRAPLAN – Manutenção e Comércio de Veículos, S.A.”;

b. O preço de venda foi de € 80.000,00 (acrescido de IVA);

c. A Autora pagou o referido preço;

d. A propriedade do veículo foi inscrita a favor da Autora, estando o respetivo certificado de matrícula registado a seu favor com data de 01.06.2006.

56. No que respeita ao veículo 8...-BN-...:

a. A Autora, no dia 28.04.2006, adquiriu-o à “HYDRAPLAN – Manutenção e Comércio de Veículos, S.A.”;

b. O preço de venda foi de € 80.000,00 (acrescido de IVA), através da Fatura n.º ...27.

c. A Autora pagou o referido preço.

57. No que respeita ao veículo 9...-BN-...:

a. A Autora, no dia 28.04.2006, comprou-o à sociedade HYDRAPLAN – Manutenção e Comércio de Veículos, S.A.”;

b. O preço de venda foi de € 80.000,00 (acrescido de IVA);

c. A Autora pagou o referido preço;

d. A propriedade do veículo foi inscrita a favor da Autora, estando o respetivo certificado de matrícula registado a seu favor com data de 31.05.2006.

58. A Ré, em conluio com outros fabricantes de camiões, aumentou, de forma ilícita, intencional, coordenada e continuada, com os seus concorrentes, os preços brutos dos camiões de peso superior a 6 toneladas, que fabricou e comercializou, diretamente ou através da sua rede de distribuição, no período de 17 de janeiro de 1997 a 20 de setembro de 2010.

59. Tal aumento nos preços brutos foi projetado, na mesma proporção, nos preços líquidos de venda dos veículos, tendo a Ré fixado um preço superior àquele que seria devido, caso não tivesse ocorrido a referida conduta ilícita.

60. O aumento do preço fixou-se num «mark-up» (diferença entre o valor cobrado por um determinado produto num contexto de cartel e o valor que deveria ser cobrado caso esse produto fosse vendido num contexto competitivo) de valor não concretamente apurado [alterado pela Relação; redacção da 1.^a

instância: *O aumento do preço fixou-se num mark-up de preço de, pelo menos, 15,4% por veículo.*]

61. A Autoras, ao pagarem os preços mencionados para a aquisição dos veículos, suportaram o referido sobrecusto, de valor não concretamente apurado. [alterado pela

Relação; redacção da 1.^a instância: *A Autoras, ao pagarem os preços mencionados para a aquisição dos veículos, suportaram o referido sobrecusto, nos seguintes valores, correspondentes a 15,4% do preço de compra de cada veículo, atualizado a preços constantes do ano de 2022, com base no deflator do PIB disponibilizado pelo Banco de Portugal : DA AUTORA ABB: 61.1. Relativamente ao veículo 1...-...-TR - € 14.836,62; 61.2. Relativamente ao veículo 2...-...-SH - € 15.611,06; 61.3. Relativamente ao veículo 3...-...RM - € 15.010,64. DA AUTORA FERROVIAL 61.4. Relativamente ao veículo 4...-IM-... - € 10.059,67; 61.5. Relativamente ao veículo 5...-DT-... - € 12.043,53; 61.6. Relativamente ao veículo 6...-DT-... - € 12.043,53. DA AUTORA TRANSFRUGAL 61.7. Relativamente ao veículo 7...-BN-... - €13.622,22; 61.8. Relativamente ao veículo 8...-BN-... - €13.622,22; 61.9. Relativamente ao veículo 10...-BN-... - €13.622,22.]*

Foi dado como não provado:

a. Que as Autoras tiveram conhecimento da infração imputada à Ré e dos seus alegados infratores em qualquer um dos momentos referidos nos factos provados elencados sob os pontos 1. a 6., e, assim, antes do momento referido no facto 7.;

b. Que as Autoras repercutiram o sobre-custo invocado, nos preços praticados junto dos seus clientes.

V – Fundamentação de direito

1. Recorde-se que os presentes recursos têm como objecto as seguintes questões (por ordem de precedência):

- Saber se o acórdão recorrido utilizou incorrectamente presunções judiciais para dar como provada a existência do dano suportado pelas autoras [recurso da ré];

- Saber se se encontram preenchidos os pressupostos para que o Tribunal recorrido fixasse o valor do dano por estimativa [recurso da ré];
- Saber se a estimativa realizada (sobrecusto de 5%) é ou não correcta [recursos das autoras ABB e Transfrugal e recurso da ré];
- Saber se o acórdão recorrido padece de erro de direito, na parte em que negou o direito das autoras a uma compensação autónoma (i.e., distinta dos juros de mora) pelo dano emergente da depreciação do valor da moeda (“dano da desvalorização monetária”), devida pelo tempo decorrido entre a data da produção do dano e a data da decisão que ordenou a reparação do mesmo [recursos das autoras ABB e Transfrugal].

2. Antes de se iniciar a apreciação das questões recursórias, considera-se conveniente sublinhar que a presente acção de responsabilidade civil por violação das regras da concorrência se insere num conjunto de acções que têm vindo a ser instauradas nos tribunais nacionais na sequência da Decisão da Comissão Europeia, datada de 19 de Julho de 2016, proferida no processo AT.39824 relativo ao denominado *cartel dos camiões*. Uma dessas acções, similar à presente, foi já submetida à apreciação deste Supremo Tribunal, tendo sido proferido o acórdão de 13 de Fevereiro de 2025 (proc. n.º 54/19.6YQSTR.L1.S1), disponível em www.dgsi.pt.

Verifica-se que as questões colocadas nos recursos interpostos em tal acção são, em larga medida, idênticas às questões suscitadas nos presentes recursos de revista, o que não poderá deixar de ser tido em conta na apreciação destes últimos. Verifica-se também que, quanto a algumas dessas questões, os presentes autos apresentam especificidades processuais que poderão eventualmente conduzir a um tratamento diferenciado das mesmas.

3. Importa também assinalar que, em juízo devidamente fundamentado e que não foi posto em causa pelas partes, o Tribunal da 1.ª instância tomou posição acerca da relevante questão da *aplicação no tempo* das regras sobre a *quantificação dos danos* previstas no art. 17.º da Directiva 2014/104/EU do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Novembro de 2014 “*relativa a certas regras que regem as ações de indemnização no âmbito do direito nacional por infração às disposições do direito da*

concorrência dos Estados-Membros e da União Europeia”.

Fê-lo, considerando *ser aplicável* ao caso dos autos o disposto no n.º 1 do referido art. 17.º (“*Os Estados-Membros asseguram que nem o ónus da prova nem o grau de convicção do julgador exigidos para a quantificação dos danos tornem o exercício do direito à indemnização praticamente impossível ou excessivamente difícil. Os Estados-Membros asseguram que os tribunais nacionais sejam competentes, de acordo com os processos nacionais, para calcular o montante dos danos, se for estabelecido que o demandante sofreu danos mas seja praticamente impossível ou excessivamente difícil quantificar com precisão os danos sofridos, com base nos elementos de prova disponíveis.*”); e não *ser aplicável* a presunção contida no n.º 2 do mesmo art. 17.º (“*Presume-se que as infrações de cartel causam danos. O infrator tem o direito de ilidir essa presunção*”).

4. Tendo presentes os esclarecimentos anteriores, passemos a conhecer da ***primeira questão***, suscitada no recurso da ré Tranton: ***saber se o acórdão recorrido utilizou incorrectamente presunções judiciais para dar como provada a existência do dano suportado pelas autoras.***

4.1. Pelo Tribunal da 1.ª instância foram dados como provados os factos seguintes:

58. A Ré, em conluio com outros fabricantes de camiões, aumentou, de forma ilícita, intencional, coordenada e continuada, com os seus concorrentes, os preços brutos dos camiões de peso superior a 6 toneladas, que fabricou e comercializou, diretamente ou através da sua rede de distribuição, no período de 17 de janeiro de 1997 a 20 de setembro de 2010.

59. **Tal aumento nos preços brutos foi projetado, na mesma proporção, nos preços líquidos de venda dos veículos, tendo a Ré fixado um preço superior àquele que seria devido, caso não tivesse ocorrido a referida conduta ilícita.**

Tendo a prova destes factos sido impugnada em sede de apelação, o Tribunal da Relação julgou improcedente essa impugnação,

mantendo os factos em causa.

4.2. Insurge-se a ré recorrente contra o decidido pelo Tribunal *a quo*, alegando essencialmente o seguinte:

- O Supremo Tribunal de Justiça tem entendido, de forma consistente, que pode sindicar a utilização de presunções judiciais, designadamente para averiguar se houve violação de uma norma legal, se a presunção padece de ilogicidade ou se o facto base não ficou provado;
- No caso dos autos, muito embora o tribunal recorrido considere que o Tribunal da 1.^a instância deu como provada a existência do sobrecusto alegado pelos autores por recurso “*a prova testemunhal, por arbitramento e documental*”, uma correcta interpretação da sentença proferida em 1.^a instância leva à conclusão de que este fez uso de sucessivas presunções para dar como provados os factos 58 e 59 relativos ao dano alegado pelos autores;
- O tribunal recorrido incorreu no mesmo erro, acabando, também ele, por concluir que a conduta sancionada gerou danos na esfera das autoras através de raciocínios lógico-dedutivos e de supostas regras de experiência.

Pugnam as recorridas pela improcedência desta pretensão.

Vejamos.

4.3. De acordo com orientação jurisprudencial consolidada, admite-se que o Supremo Tribunal de Justiça pode sindicar o *uso de presunções judiciais pelo Tribunal da Relação* se este uso ofender norma legal, se padecer de evidente ilogicidade ou se partir de factos não provados (neste sentido, ver, por todos, o acórdão de 14/07/2026, proc. n.º 377/09.2TBACB.L1.S1, consultável em www.dgsi.pt).

Procurando respeitar o princípio insito no n.º 2 do art. 8.º do Código Civil (“*Nas decisões que proferir, o julgador terá em consideração todos os casos que mereçam tratamento análogo, a fim de obter uma interpretação e aplicação uniformes do direito*”), considera-se ser de

convocar a fundamentação do acima referido (ver ponto IV, 2.) acórdão deste Supremo Tribunal de 13 de Fevereiro de 2025 (proc. n.º 54/19.6YQSTR.L1.S1), no qual a questão em causa foi apreciada a respeito de caso similar ao dos presentes autos (como se referiu, em acção instaurada contra uma das empresas do denominado *cartel dos camiões*, com fundamento na Decisão da Comissão Europeia descrita nos pontos 23 e seguintes da matéria de facto dos presentes autos):

“Pode (...) entender-se existir o recurso a uma verdadeira presunção judicial na parte em que o tribunal recorrido deu como provado que existiu um efetivo sobrecusto (cf. factos 30 a 33) e, portanto, um verdadeiro dano na esfera jurídica da autora, ainda que não quantificado (contra o que a ré se insurge no seu recurso), pois que retira de factos conhecidos (as características do cartel, a longa duração dos acordos visando o aumento de preços, a elevada quota de mercado das infratoras, a intensa coordenação entre as mesmas), por apelo a um raciocínio lógico-dedutivo assente nas regras da experiência e da normalidade do acontecer, a conclusão acerca da realidade de um facto desconhecido: a existência de um efetivo dano materializado no sobrecusto de aquisição dos veículos pela autora.

A este propósito, também aqui de forma bastante exaustiva, o acórdão recorrido:

“... A Recorrida adquiriu todos os camiões com preços de venda fixados durante o período da infração. Ora, no Guia Prático, bastante referenciado nestes autos, citando o estudo Oxera 2009, por sua vez sustentado numa série de estudos empíricos já existentes sobre os efeitos dos cartéis, concluiu-se que em 93% dos casos verificaram-se subidas de preços, ou seja, sobrecustos ou preços adicionais (parágrafo 142 do Guia Prático). Apenas 7% dos cartéis estudados não implicaram um sobrecusto. Nesta sede, o mesmo Guia Prático não deixa de referir que “os tribunais nacionais, com base nesses conhecimentos empíricos, têm sustentado que os cartéis conduzem normalmente a um preço adicional e que, quanto maior tiver sido a duração e a sustentabilidade de um cartel, tanto mais difícil será para um requerido argumentar a ausência de qualquer incidência negativa nos preços num caso específico. Tais ilações são, todavia, uma questão da competência das legislações aplicáveis” (parágrafo 145). Como recordamos supra em sede de Considerações prévias, em sede de standard da prova, dir-se-á que a quem cabe provar determinado facto de acordo com as regras de

repartição do ónus da prova, nomeadamente os factos atinentes ao dano, terá de demonstrar que a hipótese fáctica visada encontra confirmação positiva nos meios de prova que apresentou e é mais provável do que não (teoria da probabilidade prevalecente). Mais acrescentamos, seguindo o STJ no Acórdão de Uniformização de Jurisprudência n.º 2/2022, “a teoria da causalidade adequada cujo objetivo é excluir a imputação de danos que tenham ocorrido devido a um encadeamento de circunstâncias completamente invulgar e que, dum ponto de vista hipotético, não eram de esperar, a ponto de, como é sabido, no domínio da responsabilidade por factos ilícitos e culposos (como é o caso), ser considerada “preferível” a sua formulação negativa, o que significa que para a imputação objetiva dum dano à conduta do lesante será suficiente, em princípio, que a respetiva concretização não se encontre fora de toda a probabilidade”. Ora, seguindo estes ensinamentos e o já exposto, óbvio se torna que a hipótese defendida pela recorrida, no sentido de que adquiriu camiões a um preço mais elevado (dano), preços estes aumentados devido à infração em causa, ou seja, devido aos descritos acordos colusórios (nexo causal), não só é mais provável do que a hipótese contrária, como é bastante mais provável (como se diria em inglês, numa fórmula conhecida, *much-more-likely-than-not*). Com efeito, a recorrida adquiriu veículos pesados novos, ou através de contratos de locação financeira ou diretamente à Renault Trucks Portugal, Lda, por preços fixados no período em que perdurava o dito cartel, que envolvia a coordenação dos preços brutos, no sentido do seu aumento. É certo que a Recorrente alega, em sede de recurso, que demonstrou nos autos que a hipótese contrária era a mais provável, ou seja, de que inexistiu sobrecusto ou overcharge (ver, em especial, artigos 114-116 das conclusões, nas partes aqui relevantes, ou seja, relativas, à prova da existência de sobrecusto). Em abstrato, conduzindo-nos pelas estatísticas apresentadas no Guia Prático e demais estudos referidos, segundo os quais 93% de cartéis estudados implicaram sobrecustos, sempre sobriaria 7% de casos onde tal sobrecusto não se verificou.

Vejamos, pois, da pertinência da contraprova.

Neste âmbito, foi junto pela Recorrente um outro estudo da Oxera do ano de 2019, junto como doc. 6 da contestação (ref.ªs ...42 e58, versões no original inglês e tradução portuguesa), de natureza confidencial e encomendado pelas OEMs (original equipment manufacturers ou fabricantes originais de equipamentos), ou seja, por empresas visadas pela Decisão da Comissão. Neste estudo (doravante Oxera 2019), pode ler-se na página 6 que “[a] Decisão por si só não fornece a base para estabelecer uma inferência

económica relativamente à questão de saber se da infração no Caso de Camiões resultaram custos adicionais”. Ou seja, este estudo conclui que a Decisão da Comissão é insuficiente para dele inferir-se a existência de um aumento de preços ou sobrecusto. Contudo, as entidades referidas, ao encomendarem o dito estudo, como salienta a sentença recorrida (p. 73), limitaram-se “a pedir que o estudo se centrasse apenas em parte da infração, ou seja, na troca de informações”. Efetivamente, na página 6 do referido estudo admite-se “Foi-nos solicitado que preparássemos este relatório com base no facto de que a principal característica da infração no Caso de Camiões foi a troca de informações entre os OEM sobre preços brutos. Como questão de teoria económica, os efeitos concorrenciais da troca de informações podem ser distinguidos dos efeitos de outras formas de conduta associados a infrações colusivas [na língua inglesa original, cartel infringements]”. Ou seja, o estudo explicitamente assume como pressuposto que a infração em causa consistiu essencialmente em trocas de informações entre os fabricantes (e vendedores) dos camiões, pressuposto este com o qual não se pode concordar após a análise da Decisão supra realizada. Mais salienta o texto citado que os efeitos da troca de informações no mercado são diversos dos efeitos de carteis. Ora, estando precisamente aqui em causa um cartel, onde, para além de trocas de informações sensíveis, se verificou que as empresas efetivamente conluiaram e coordenaram o aumento de preços brutos entre si, com o objetivo de distorcer o estabelecimento independente dos preços no mercado e coordenar os timings e respetiva repercussão de custos da introdução de standards de tecnologias de emissões, devemos concluir que aquele estudo parte de um pressuposto manifestamente incorreto. Nestes termos, devemos concluir no sentido da sua irrelevância no que concerne às possíveis inferências baseadas naquele pressuposto. Contudo, o estudo Oxera 2019 não deixa de tecer também considerações sobre possíveis efeitos de cartéis, tal como o cartel efetivamente aqui em causa. Com efeito, recorrendo aos mesmos dados do Guia Prático e do estudo Oxera 2009 (página 10, figura 3.1)¹³ também conclui que apenas 7% dos cartéis não implicam uma subida de preços no respetivo mercado. Este gráfico corrobora, portanto, que de acordo com a experiência, a probabilidade de um cartel implicar uma efetiva subida de preços é muito elevada.”

Acrescenta o acórdão recorrido que:

“...perante uma coordenação de atividades do cartel regular e intensa, realizada inclusivamente pelas próprias cúpulas em pessoa várias vezes ao ano, temos de discordar do estudo Oxera 2019

quando afirma inexistir base suficiente para inferir-se que os preços efetivamente praticados não sofreram aumentos devido a tais atividades ilícitas. Perante o concreto cartel ora em causa, com as características que temos vindo a sublinhar, e conduzindo-nos pela razoabilidade e as máximas da experiência comum, cremos ser bastante provável o contrário, ou seja, que se partindo de um preço bruto superior, o preço líquido final também seria mais elevado. Com efeito, resulta das regras da lógica que, se se parte de um preço bruto X, a haver um desconto, por exemplo, um desconto de 20%, o preço líquido final Y refletirá o preço bruto donde se partiu. Assim sendo, acordando as empresas em causa no aumento dos preços brutos é bastante provável que os preços líquidos de venda dos camiões tenham sofrido um aumento proporcional àqueles, tal como concluiu a sentença recorrida no facto provado 30. Creamos, portanto, que a conclusão precedente é a que efetivamente resulta como sendo bastante provável perante as descrições constantes da Decisão, em especial, a longa duração dos acordos colusórios visando o aumento de preços, a extensão territorial do cartel, a elevada quota de mercado das infratoras, a que acresce a intensa coordenação verificada entre as mesmas. Tal conclusão é, pois, a que resulta das máximas da experiência comum e das regras da Lógica.”

Perante o exposto, temos que o acórdão recorrido, baseando-se nas descrições da Decisão da Comissão, concluiu que a probabilidade de ter existido um efetivo aumento de preços brutos e líquidos, devido à infração é bastante mais provável do que a hipótese contrária e que essa probabilidade não se mostra abalada pela contraprova apresentada pela ré.

Como se escreve no Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 11-04-2019: “as presunções judiciais não se reconduzem a um meio de prova próprio, consistindo, antes, em ilações que o julgador extrai a partir de factos conhecidos para dar como provados factos desconhecidos, nos termos definidos no artigo 349.º do Código Civil”;

Por sua vez, no Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 19-01-2017 entendeu-se que “VI - Face à competência alargada da Relação em sede da impugnação da decisão de facto (art.º 662º, n.º 1, do Cód. Proc. Civil), é lícito à 2ª instância, com base na prova produzida constante dos autos, reequacionar a avaliação probatória feita pela 1ª instância, nomeadamente no domínio das presunções

judiciais, nos termos do n.º 4 do art.º 607º, aplicável por via do art.º 663º, n.º 2, ambos do Cód. Proc. Civil”, pelo que não suscita dúvidas que o Tribunal da Relação, no processo de formação da sua convicção própria, possa socorrer-se de presunções judiciais.

No âmbito de reapreciação probatória, constitui jurisprudência consolidada a de que o STJ pode fiscalizar o uso de presunções judiciais por parte do Tribunal da Relação para aferir se das mesmas decorre a ofensa de qualquer norma legal, se padecem de evidente ilogicidade ou se partiram de factos não provados (cfr., a título exemplificativo, os acórdãos de 29-09-2016, de 11-04-2019, e de 24-11-2020).

No caso, a presunção judicial extraída relativamente à existência de um efetivo dano na esfera jurídica da autora, materializada no facto de que houve um aumento de preços brutos e líquidos dos camiões transacionados, não partiu de factos não provados nem ofende qualquer norma legal, tendo ocorrido sobre matéria em relação à qual se mostra admissível o recurso a presunções judiciais (cfr. art. 351.º do CC, por referência aos arts. 392.º e seguintes do mesmo código e art. 607.º, n.º 5 do CPC, aplicável por via do art. 663.º, n.º 5 do mesmo diploma).

Resta aquilatar da “manifesta ilogicidade” da referida presunção, ou seja, se a mesma se funda em “máximas de experiência inexistentes, desprovidas de qualquer fundamento (...). O que o Supremo avalia é se existe um fundamento mínimo ou suficiente, em termos de probabilidade, para estabelecer uma relação entre os factos conhecidos (factum probans) e o facto desconhecido (factum probandum). Está em causa a apreciação da suficiência do nexo lógico utilizado e não aferir se existiam nexos lógicos alternativos a ponderar pelo Tribunal da Relação.”

Se o percurso lógico utilizado não se mostrar incompatível com as regras da experiência usadas na decisão recorrida, o Supremo Tribunal de Justiça não deve afastar ou censurar a ilação retirada dos factos provados pela Relação.

Para aferir então da invocada ilogicidade da presunção, torna-se necessário averiguar se da decisão de facto e/ou da respetiva motivação constam os factos instrumentais a partir dos quais o

tribunal extraiu ilações em sede dos factos essenciais, em conformidade com o estatuído nos arts. 349.º do CC e 607.º, n.º 4 do CPC (Acórdão do STJ de 29.09.2016).

Na aproximação ao caso concreto, temos por certo que do elenco dos factos provados constam todos os elementos que suportam a presunção judicial de que existiu um efetivo aumento de preços – sendo que a Decisão da Comissão implica uma presunção inilidível sobre a existência, natureza e âmbito material e territorial da infração (cf. art. 16.º, n.º 1 do Regulamento (CE) n.º 1/2003) -, não se vislumbrando, no percurso decisório conducente ao facto presuntivo qualquer nota da manifesta ilogicidade.

Veja-se que, conforme evidenciado pelo acórdão recorrido, resulta claro do artigo 1.º do dispositivo da Decisão da Comissão (dada como preproduzida no facto provado n.º 11) que a infração em causa envolveu, desde logo, atos colusórios ou de conluio (e não só a mera troca de informações sensíveis), atos estes relativos a preços e aumentos de preços brutos no Espaço Económico Europeu (EEE) de camiões médios e pesados e sobre os rimins e respetiva repercussão de custos da introdução de standards de tecnologias de emissões (a descrição detalhada da conduta ilícita consta dos considerandos 49 a 51).

O tribunal recorrido socorre-se do que consta como provado na referida Decisão da Comissão, designadamente na longa duração do cartel (14 anos – de janeiro de 1997 a janeiro de 2011), a ampla extensão do cartel e a elevada quota de mercado, tudo circunstâncias que foram usadas na Decisão da Comissão para justificar a gravidade da infração e respetivas coimas aplicadas e que demonstram a plausibilidade da asserção de que a infração sancionada pela Comissão implicou uma efetiva subida dos preços praticados no mercado, quer brutos, quer líquidos, influenciando, assim, os preços de venda dos camiões adquiridos pela autora.

Saliente-se que, no plano da lógica, não resulta como irrazoável, improvável ou arbitrário considerar que os cartéis conduzem habitualmente a um preço adicional e que, quanto maior a duração e sustentabilidade de um cartel, tanto mais difícil será argumentar a ausência de uma qualquer incidência negativa nos preços.

Decorre, além disso, da extensa fundamentação do acórdão recorrido, que a contraprova apresentada pela ré foi atendida e devidamente analisada, não tendo servido para abalar o juízo presuntivo firmado quanto à existência do sobrecusto nos termos em que tal matéria resultou provada.

Assim, analisada a motivação expendida pelo tribunal recorrido, não se constata haver, muito pelo contrário, insuficiência argumentativa para explicar o juízo inferencial alcançado.

Vale tudo isto por dizer que, no caso presente, se mostram respeitados os parâmetros legais da utilização da presunção judicial, seja em sede da sua admissibilidade, seja em sede dos seus pressupostos e da sua aparente logicidade. [bold nosso; fim da citação do acórdão deste Supremo Tribunal de 13/02/2025, proferido no proc. n.º 54/19.6YQSTR.L1.S1]

Sendo estas considerações inteiramente válidas para o caso dos autos, **improcede, nesta parte, a pretensão recursória da ré Tranton.**

5. Consideremos de seguida a ***segunda questão recursória: saber se se encontram preenchidos os pressupostos para que o Tribunal recorrido fixasse o valor do dano por estimativa*** [questão suscitada no recurso da ré Tranton].

5.1. Sob a epígrafe “*Quantificação dos danos e do valor da repercussão*”, dispõe o n.º 2 do art. 9.º da Lei n.º 23/2018, de 5 de Junho, que regula as acções de responsabilidade civil por infracção ao direito da concorrência:

“Se for praticamente impossível ou excessivamente difícil calcular com exatidão os danos totais sofridos pelo lesado ou o valor da repercussão a que se refere o artigo anterior, tendo em conta os meios de prova disponíveis, o tribunal procede a esse cálculo por recurso a uma estimativa aproximada, podendo, para o efeito, ter em conta a Comunicação da Comissão (2013/C 167/07), de 13 de junho de 2013, sobre a quantificação dos danos nas ações de indemnização que tenham por fundamento as infrações aos artigos 101.º e 102.º do Tratado sobre o Funcionamento da União

Europeia.”.

Preceito que resulta da transposição do acima referido n.º 2 do art. 17.º da Directiva 2004/104:

“Os Estados-Membros asseguram que nem o ónus da prova nem o grau de convicção do julgador exigidos para a quantificação dos danos tornem o exercício do direito à indemnização praticamente impossível ou excessivamente difícil. Os Estados-Membros asseguram que os tribunais nacionais sejam competentes, de acordo com os processos nacionais, para calcular o montante dos danos, se for estabelecido que o demandante sofreu danos mas seja praticamente impossível ou excessivamente difícil quantificar com precisão os danos sofridos, com base nos elementos de prova disponíveis.”.

Perante o disposto nestes regimes jurídicos, verifica-se que a determinação do valor do dano pode ser realizada por estimativa quando se encontrem reunidos certos *pressupostos normativos*. A aferição do preenchimento de tais pressupostos corresponde a uma questão de direito, sendo assim sindicável pelo Supremo Tribunal de Justiça a decisão de utilizar tal método de fixação do valor do dano.

Esclareça-se também que, ainda que suscitada apenas em sede de revista, cumpre a este Tribunal pronunciar-se sobre a referida questão, uma vez que o recurso ao cálculo por estimativa resultou da decisão do Tribunal da Relação e não da decisão do Tribunal da 1.ª instância.

5.2. Insurge-se a ré recorrente contra o decidido pelo tribunal recorrido, alegando essencialmente o seguinte:

- A estimativa judicial é uma solução de *ultima ratio* e tem critérios de aplicação estritos que, no caso, não se verificam.

- A Lei n.º 23/2028 prevê, no seu art. 9.º, n.º 2, a possibilidade de o Tribunal estimar o valor do dano quando seja “*excessivamente difícil*” ou “*praticamente impossível*” proceder à respectiva quantificação, “*tendo em conta os meios de prova disponíveis*”, sendo este critério similar ao critério de que depende a aplicação do

art. 566.º, n.º 3 do Código Civil.

- O TJUE já se pronunciou, no Acórdão *Tráficos Manuel Ferrer* (C-312/21), sobre os pressupostos de aplicação desta norma referindo que, “*na hipótese de a impossibilidade prática de avaliar o dano resultar da inação do demandante, não cabe ao juiz nacional substituir-se a este último nem colmatar as suas falhas*”.

- Assim, antes de lançar mão da estimativa judicial, que é uma solução de *ultima ratio*, o julgador deve certificar-se de que o lesado fez tudo o que pôde e estava ao seu alcance para provar e quantificar o dano, designadamente através de pedidos de informação ou documentação em poder do lesante.

- A norma prevista no art. 5.º da Directiva e no art. 12.º da Lei n.º 23/2028, que confere às partes o poder de deduzir pedidos de informação e documentação em poder da parte contrária, tem uma importância central, como resulta do § 57 do Acórdão do TJUE proferido no processo *Tráficos Manuel Ferrer*: “*devido ao papel fundamental dessa disposição [o art. 5.º, n.º 1] na diretiva, cabe ao juiz nacional, antes de proceder à avaliação do dano, verificar se a parte demandante fez uso da mesma*”.

- No caso dos autos, as recorridas não fizeram uso da faculdade prevista no art. 5.º, n.º 1, da Directiva, correspondente à norma do art. 12.º da Lei n.º 23/2018, limitando-se a apresentar um parecer técnico com fragilidades e insuficiências evitáveis e sanáveis, que, por isso, foi afastado pelo Tribunal recorrido.

- As recorridas optaram inclusivamente por não pedir o acesso aos dados utilizados no parecer técnico da ré quando esta se disponibilizou para partilhar esses dados, mediante a assinatura de um acordo de confidencialidade.

- Não é apenas quando o lesado se demite de produzir qualquer prova a respeito da quantificação do dano que o recurso à estimativa judicial se encontra vedado, mas também quando a prova concretamente produzida é deficitária e insuficiente e quando o lesado não faz uso da norma que lhe permite ter acesso a dados de

que o infractor dispõe.

5.3. A recorrida ABB alegou essencialmente o seguinte:

- Não existia possibilidade de melhor produção de prova do que aquela que foi produzida nos autos, uma vez que a autora, não obstante tratar-se da parte mais fraca neste processo, envidou com a máxima diligência os seus melhores esforços, tendo obtido mais e melhores dados que os potencialmente divulgados em caso de accionamento do mecanismo do art. 5.º da Diretiva.
- Pior seria se a autora tivesse dependido dos dados sob controlo da ré já que os dados de que esta aparentemente dispunha abrangem apenas 3 a 4 anos de uma infracção que se prolongou por 14 anos pelo que forneceriam uma imagem limitada sobre o período da infracção.
- O recurso pelo Tribunal *a quo* à estimativa judicial não estava dependente de a autora ter requerido documentos na posse da ré, já que o que resulta do Acórdão *Tráficos Manuel Ferrer SL* é que a necessidade de proceder à estimativa judicial dos danos *pode depender*, em particular, do resultado obtido pelo demandante na sequência de um pedido de produção de provas em aplicação do art. 5.º, n.º 1 da Directiva 2014/104.
- Ou seja, a produção de provas pelo demandado, ainda que não seja feita no âmbito de uma ordem do tribunal, ao abrigo do art. 5.º, mas por sua própria iniciativa, mais não é do que uma outra forma de determinação dos factos, não excluindo assim que a quantificação dos danos seja, ainda assim, praticamente impossível ou excessivamente difícil.
- Quanto ao argumento da ré de “*não estarem preenchidos os pressupostos para o Tribunal a quo ter recorrido à estimativa judicial, porquanto a Autora não acedeu à declaração da Ré de disponibilidade da partilha de dados*”, alega que, como “*de tais dados resultava a inexistência de danos, estamos no plano prévio da verificação do pressuposto “danos” e não no plano posterior da respetiva quantificação*”.

5.4. Por sua vez, a recorrida Transfrugal alegou essencialmente o seguinte:

- O ónus da prova foi cumprido pela autora; o que subsistiu, no entender da Relação, mas que não se consente, foi apenas uma dificuldade técnica ou informacional quanto à quantificação rigorosa do prejuízo, situação essa expressamente contemplada pelo legislador como admissível para efeitos de estimativa judicial, sem que tal traduza qualquer desvio ao regime ordinário da prova.
- Como expressamente reconhecido pelo TJUE, designadamente no Acórdão de 22 de Junho de 2022, proferido no processo C-267/20, *Volvo e DAF Trucks*, o objectivo do art. 17.º é aligeirar o nível de exigência probatória para a determinação do montante dos danos sofridos, permitindo que os tribunais nacionais façam uso de presunções e estimativas razoáveis, em substituição da prova rigorosa, quando esta seja de obtenção excessivamente onerosa ou impossível.
- A solução defendida pela ré recorrente (a inadmissibilidade do recurso à estimativa judicial nos presentes autos) conduziria, na prática, à frustração da tutela jurisdicional efectiva do direito à indemnização conferido à autora, sendo por isso materialmente injusta, juridicamente insustentável e contrária ao espírito da Directiva.
- Aceitar tal entendimento equivaleria a penalizar a parte lesada pela complexidade da infracção e pela assimetria de informação imposta pela parte infractora, criando um incentivo perverso à ocultação dos efeitos económicos do ilícito e inviabilizando, na prática, o ressarcimento de danos em acções de *private enforcement*.

5.5. Tendo presentes as posições assumidas pelas partes, apreciemos a questão recursória de *saber se se encontram preenchidos os pressupostos para que o Tribunal recorrido fixasse o valor do dano por estimativa*.

Sob a epígrafe “*Divulgação de elementos de prova*”, dispõe o n.º 1 do art. 5.º da Directiva 2004/104 o seguinte:

“Os Estados-Membros asseguram que, nos processos relativos a ações de indemnização na União e a pedido do demandante que apresentou uma justificação fundamentada com factos e elementos de prova razoavelmente disponíveis, suficientes para corroborar a plausibilidade do seu pedido de indemnização, os tribunais nacionais possam ordenar ao demandado ou a um terceiro a divulgação dos elementos de prova relevantes que estejam sob o seu controlo, sob reserva das condições estabelecidas no presente capítulo. Os Estados-Membros asseguram que os tribunais nacionais possam, a pedido do demandado, ordenar ao demandante ou a terceiros a divulgação de elementos de prova relevantes.”.

Vem-se entendendo que este regime foi transposto para o direito nacional pelo n.º 1 do art. 12.º da Lei n.º 23/2018:

“O tribunal pode, a pedido de qualquer parte na ação de indemnização, ordenar à outra parte ou a um terceiro, incluindo a entidades públicas, a apresentação de meios de prova que se encontrem em seu poder, com as limitações estabelecidas no presente capítulo.”.

Sobre o regime do art. 5.º da Directiva, em processo de reenvio prejudicial suscitado por tribunal espanhol, o TJUE, no Acórdão *Tráficos Manuel Ferrer SL*, de 16 de Fevereiro de 2023 (C-312/21), pronunciou-se da seguinte forma:

“56. Em segundo lugar, a fim de sanar esta assimetria da informação, o legislador da União adotou um conjunto de medidas enumeradas no n.º 44 do presente acórdão, a respeito das quais importa salientar que elas interagem, uma vez que a necessidade de proceder à estimativa judicial dos danos pode depender, em particular, do resultado obtido pelo demandante na sequência de um pedido de produção de provas em aplicação do artigo 5.º, n.º 1, primeiro parágrafo, da Diretiva 2014/104.

57. Em terceiro lugar, devido ao papel fundamental dessa disposição na diretiva, cabe ao juiz nacional, antes de proceder à avaliação do dano, verificar se a parte demandante fez uso da mesma. Com efeito, na hipótese de a impossibilidade prática de avaliar o dano resultar da inação do demandante, não cabe ao juiz

nacional substituir-se a este último nem colmatar as suas falhas.

58. No presente caso, a situação é diferente, uma vez que a demandada, após ter sido autorizada a fazê-lo pelo órgão jurisdicional de reenvio, pôs ela própria à disposição da demandante os dados em que se baseou para contradizer a peritagem desta última. A este respeito, importa salientar, por um lado, que tal disponibilização é suscetível de alimentar o debate contraditório tanto sobre a realidade como sobre o montante do dano e, portanto, aproveita tanto as partes, que podem aperfeiçoar, modificar ou completar os seus argumentos, como ao juiz nacional, que dispõe, através dessa peritagem, seguida de uma contraperitagem esclarecida pela disponibilização dos dados em que assenta, de elementos que permitem, antes de mais, estabelecer a realidade do dano sofrido pela demandante e, em seguida, determinar a sua extensão, o que é suscetível de evitar que recorra a uma estimativa judicial deste último. Por outro lado, esta disponibilização de dados, longe de privar de pertinência o pedido de produção de provas previsto no artigo 5.º, n.º 1, primeiro parágrafo, da Diretiva 2014/104, pode, pelo contrário, guiar a demandante e fornecer-lhe indicações relativas a documentos ou dados que considere indispensável obter.

59. Sob reserva desta eventual incidência do artigo 5.º, n.º 1, desta diretiva sobre a possibilidade de um órgão jurisdicional nacional proceder à estimativa do dano por força do artigo 17.º, n.º 1, da referida diretiva, a circunstância que caracteriza a situação em causa no processo principal, a saber, que a própria demandada, depois de ter sido autorizada pelo órgão jurisdicional de reenvio, pôs à disposição da demandante os dados em que se baseou para contradizer a peritagem desta última, não é, em si mesma, pertinente.”. [bold nosso]

A este respeito, o acórdão recorrido aderiu expressamente à fundamentação do acórdão da Relação de Lisboa de 16/10/2024, proferido no proc. n.º 71/19.6YQSTR.L1, na qual, como acima transcrito, se afirma o seguinte:

“A possibilidade de recurso à estimativa judicial não é afastada pelo facto de a Autora, aqui Recorrida, não ter recorrido ao mecanismo de apresentação de provas previsto no artigo 5.º da Directiva e artigo 9.º da Lei de Transposição, de forma a

ultrapassar dificuldades inerentes a uma assimetria de informações entre si e a Ré, aqui Recorrente. Mesmo que a Autora tivesse recorrido à previsão do artigo 5.º da Directiva (artigo 12.º da Lei n.º 23/2018) e solicitasse o acesso aos dados titulados pela Ré, ao que tudo indica não teria obtido dados suficientes para apurar, de forma exacta, o valor do sobrecusto em causa. Resulta do Ac. TJUE C-312/21 (Tráficos Ferrer) que, embora a assimetria de informação esteja na origem da adopção do artigo 17.º, n.º 1 da Directiva, não intervêm na aplicação deste (parágrafo 54), sendo antes pressuposto da sua aplicação que seja praticamente impossível ou excessivamente difícil quantificar o dano de forma exacta. Ou seja, se bem que o tribunal não deva colmatar falhas das partes, maxime do Autor, não é requisito essencial da aplicação da estimativa judicial ter-se recorrido anteriormente àquele mecanismo.”. [bold nosso]

Verifica-se, assim, que o Tribunal recorrido considerou, *num juízo de prognose, que mesmo que a autora tivesse recorrido à previsão do art. 5.º da Directiva (e do art. 12.º, n.º 1, da Lei n.º 23/2018) e solicitasse o acesso aos dados titulados pela ré, não teria obtido elementos suficientes para apurar, de forma exacta, o valor do sobrecusto em causa.*

Ora, a ré recorrente não coloca em causa este juízo de prognose formulado pela Relação acerca da inutilidade do mecanismo de apresentação de provas, juízo que se entende ser nuclear para efeito de dar como justificada a afirmação dessa inutilidade.

Acresce que (como afirmado pela autora ABB, a págs. 34-35 das suas contra-alegações), a demandada, no seu requerimento de 20/01/2023 (ao qual a ré faz referência ao invocar que se disponibilizou para partilhar os dados em seu poder mediante a assinatura de um acordo de confidencialidade) – através do qual juntou aos autos um parecer que continha uma comparação, durante o período da infracção e após o período da infracção (1998-2020), da “*evolução dos preços de lista brutos médios, dos preços de transferência médios, dos preços finais médios e custos médios*” – defendia a ausência de danos (cfr. pontos 2 e 3 do requerimento). Pelo que as autoras tinham fundamento para considerar que os dados técnicos utilizados no parecer e os dados concretos comercialmente sensíveis referidos no requerimento não

seriam idóneos a quantificar danos cuja existência era negada pela ré.

O entendimento que é possível retirar da fundamentação do acórdão recorrido – no sentido de que o recurso à estimativa judicial poderá ter lugar, ainda que o lesado tenha omitido o pedido de apresentação de meios de prova em poder da parte contrária, *nos casos em que, segundo um juízo de prognose, tal pedido não se afiguraria suficiente para ultrapassar a situação de dúvida acerca da quantificação do dano* – não contraria a posição do TJUE no Acórdão *Tráficos Manuel Ferrer SL*, o qual, ainda que em *obiter dictum*, num posicionamento que não teve relevância determinante para a solução da causa, configurou o pedido de produção de provas em análise como um *ónus do lesado*.

Isto porque o Tribunal recorrido não deixou de equacionar a utilidade provável do mecanismo de apresentação de provas e foi também em função de um juízo negativo acerca dessa utilidade que avançou para a utilização da estimativa judicial.

Conclui-se, assim, pela inexistência, à luz do Direito da União Europeia, tal como interpretado pelo TJUE, de obstáculo à realização de tal estimativa, não obstante a ausência de iniciativa probatória das lesadas de requerer a apresentação de meio de prova em poder da ré.

6. Consideremos em seguida, a *terceira questão recursória: saber se a estimativa realizada (sobrecusto de 5%) é ou não correcta.*

6.1. Na linha da fundamentação do acima referido (ver ponto IV, 2.) acórdão deste Supremo Tribunal de 13 de Fevereiro de 2025 (proc. n.º 54/19.6YQSTR.L1.S1), no qual a questão em causa foi apreciada a respeito de caso similar ao dos presentes autos (em acção instaurada contra uma das empresas do denominado *cartel dos camiões*, com fundamento na Decisão da Comissão Europeia descrita nos pontos 23 e seguintes da matéria de facto dos presentes autos), a avaliação do dano por estimativa reveste ***natureza de juízo de facto***, pelo que a sindicância pelo Supremo Tribunal de Justiça dessa avaliação, realizada pelo Tribunal *a quo*, deve restringir-se à verificação do eventual desrespeito de norma ou princípio legal, assim como – em resultado das exigências do princípio da igualdade no tratamento de casos idênticos, insito no n.º 3 do art. 8.º do Código

Civil – à verificação da adopção de critérios jurisprudenciais minimamente uniformizados.

6.2. Contra o decidido pelo tribunal recorrido, insurge-se a autora ABB alegando essencialmente o seguinte:

- O sobrecusto, mesmo que por via de estimação judicial, deveria ter sido fixado na percentagem de, pelo menos, 15,4%, para que fosse adequado à reparação integral do dano.
- A avaliação por estimativa deve ser alterada, tendo em conta parâmetros distintos daqueles que foram considerados pelo acórdão recorrido e que levaram à fixação do valor do sobrecusto em 5%.
- Uma estimativa realizada pelo mínimo ou conservadora desrespeita a teleologia do art. 17.º, n.º 1 da Directiva 2004/104 e do n.º 2 do art. 9.º da Lei n.º 23/2028.

6.3. A autora Transfrugal alega, em síntese, o seguinte:

- Considerando a duração, abrangência e natureza das práticas do cartel, bem como as sanções aplicadas e as estimativas de sobrecustos, é razoável concluir que o benefício obtido pelos fabricantes foi substancialmente superior ao que seria compatível com um aumento médio de preços de apenas 5%, sob pena de subestimarmos o impacto real do cartel e os ganhos ilícitos obtidos pelos seus participantes.
- O Tribunal recorrido, ao adoptar a posição seguida por outros tribunais, perfilha também uma decisão que entende por *conservadora* e que assim limita o princípio da reparação integral do dano, desrespeitando a norma do n.º 1 do art. 562.º do Código Civil, assim como a o direito à tutela jurisdicional efectiva consagrado no art. 20.º da Constituição.

Termina, pedindo, a este respeito:

- A revogação do acórdão recorrido, na parte em que estimou o sobrecusto em 5%, e a substituição da estimativa judicial por um

valor não inferior a 15,4%;

- Subsidiariamente, decidindo-se manter o critério seguido pelo Tribunal da Relação, na parte em que determina e delimita o montante do sobrecusto entre 5%, e 10%, a fixação do sobrecusto em 10%, ou pelo menos, em 7,5 %.

6.4. Por sua vez, no seu recurso, a ré alega essencialmente o seguinte:

- O valor concretamente estimado pelo tribunal recorrido é excessivo e não teve em consideração as circunstâncias do caso concreto.

- Ao invocar decisões de tribunais espanhóis e do CAT, no Reino Unido, e ainda decisões anteriores dos tribunais portugueses para justificar o valor estimado, o tribunal recorrido incorreu em diversos erros na metodologia de estimar os danos.

- A estimativa judicial de sobrecusto no caso *sub judice* devia basear-se na prova concretamente produzida nos presentes autos, o que conduziria a um valor consideravelmente mais próximo de 0% do que de 5%.

Vejamos.

6.5. Consideremos os termos em que o referido acórdão deste Supremo Tribunal de 13 de Fevereiro de 2025 (proc. n.º 54/19.6YQSTR.L1.S1) – proferido, como se viu, numa outra acção de indemnização relativa ao *cartel dos camiões* –, apreciou a concretização da estimativa realizada pelo acórdão aí recorrido (essencialmente coincidente com a concretização da estimativa realizada pelo acórdão ora recorrido):

“[R]esta, pois, atender à fundamentação do acórdão recorrido e aos critérios por este utilizados para o cálculo do dano, a fim de apreciar a adequação do juízo casuístico aí feito à luz das questões suscitadas nas conclusões recursórias.

Em primeiro lugar, importa salientar que, na ausência de padrão comparativo na jurisprudência nacional, o acórdão recorrido, e bem, socorreu-se de decisões proferidas por outros tribunais europeus no âmbito do mesmo cartel dos camiões, tendo analisado os seus pressupostos e fatores de análise por comparação com a factualidade dada como provada no presente processo.

Atentemos, pois, no acórdão recorrido:

“.... De notar que na vizinha Espanha, ao que tudo indica, pendem milhares de processos de private enforcement ligados com o mesmo cartel e já foram decididos inúmeros casos, inclusive, pelo respetivo Tribunal Supremo. 29 As decisões do Tribunal Supremo em Espanha, que já envolviam 15 casos no passado mês de junho, confirmaram indemnizações fixadas, com recurso a estimativas judiciais, em 5% do preço de venda de camiões efetivamente pago pelos demandantes (a título de sobrecusto), em casos onde inexistia prova suficiente a sustentar um sobrecusto menor ou maior àquele valor. O estudo Oxera 2019 junto a estes autos com a contestação, já revelava conhecimento sobre diversos processos na Europa, quando mencionou que “em alguns processos que correm termos nos tribunais nacionais, os demandantes basearam os custos adicionais alegados nos níveis típicos ou médios dos custos adicionais identificados nos estudos empíricos sobre cartéis anteriores. O estudo da Oxera de 2009 continha uma visão global desses estudos anteriores e sabemos que alguns demandantes se referiram a esse nosso estudo de 2009” (ponto 1.7 do estudo). Obviamente que tais meta-estudos (estudos incidentes sobre outros estudos) sobre os efeitos de cartéis, nos quais se inclui o estudo Oxera 2009, jamais poderiam servir para fixar uma quantia precisa do dano verificado num caso concreto, leia-se, em sede de facto (neste sentido, Oxera 2019, ponto 1.8). Contudo, em sede de estimativa judicial, ou seja, em sede de direito, tais estudos foram considerados como elementos úteis e válidos pelos respetivos tribunais espanhóis, inclusive pelo Tribunal Supremo, para determinarem o quantum do dano. A este respeito, a decisão de segunda instância proferida em 20-12-2019, pela Audiencia Provincial de Valencia (SAP V 5941/2019 - ECLI:ES:APV:2019:5941),³³ subjacente ao citado Ac. STS 2479/2023, refere “La sentencia apelada, ante la falta de prueba pericial apta para cuantificar el daño, estima en el 5% del precio de adquisición de los camiones, el daño sufrido por la demandante y asume los argumentos que resultan de la Sentencia del Juzgado Mercantil 3 de Valencia de 27 de febrero de 2019, que se sustenta en el informe Oxera, y en la que, con elección de la estimación más

conservadora del muestreo estadístico, estima razonable un porcentaje de sobreprecio del 5% como media de compromiso entre los umbrales mínimos y máximos que intervienen como común denominador del 93% de los cárteles que aplican sobreprecios” (p. 19-20, com sublinhados nossos). Tal acórdão de segunda instância acabaria também ele por fixar a indemnização em 5% do preço de venda de cada camião efetivamente pago pela respetiva demandante, tendo sido este acórdão confirmado pelo Ac. TS 14-06-2023. No entanto, o acórdão de segunda instância, ou seja, da Audiencia Provincial de Valencia, não deixa de sublinhar a necessidade de acorrer, para além de dados estatísticos, a outras circunstâncias como os elementos presentes na Decisão da Comissão, tal como a natureza do cartel, a critérios jurisprudenciais e à prova produzida nos autos. Por sua vez, pode ler-se no Ac. STS 2479/2023 “... 5% del precio del camión, que es el porcentaje que el tribunal de segunda instancia considera como importe mínimo del daño, atendidas las referidas circunstancias del cártel y los datos estadísticos sobre los porcentajes de sobreprecio que suelen causar los cárteles, en aplicación de las facultades estimativas que el ordenamiento jurídico le atribuía antes incluso de la trasposición de la Directiva, como consecuencia directa del principio de indemnidad derivado de los arts. 1902 CC y 101 TFUE.” (p. 19).”

Para além disso, o acórdão recorrido atendeu ainda a um Acórdão proferido pelo Tribunal da Concorrência Britânico, que, no âmbito do mesmo cartel dos camiões, chegou a resultado coincidente embora com recurso a argumentação diversa (como é o caso do Acórdão do Competition Appeal de 07-02-202330, casos conexos n.ºs 1284/5/7/18 (T) e 1290/5/7/18 (T)).

Perante a análise comparativa efetuada, o acórdão recorrido concluiu no sentido da fixação do dano em 5%, como se segue:

“Em Espanha a estimativa judicial baseia-se, em importante medida, em estatísticas retiradas de meta-estudos sobre cartéis, conjugadas com circunstâncias factuais retiradas da Decisão da Comissão, critérios jurisprudenciais e provas produzidas em cada caso. As decisões do Reino de Espanha não deixam também de realçar e expressar prudência quando o tribunal se substitui às partes no exercício da estimativa judicial. No Reino Unido a solução apresenta-se como de cariz casuística, como é apanágio dos sistemas de Common Law. Não se recorreu a dados estatísticos alheios ao processo. A solução encontrada, mais do que conservadora, apresenta-se como equitativa perante o trabalho e

esforços de ambas partes, em particular dos respetivos peritos, para o esclarecimento das dificuldades do processo. Outras soluções legais existem para casos como o presente, onde o apuramento exato do dano se apresenta como praticamente impossível ou excessivamente difícil. Por exemplo, como nos dá conta o estudo Oxera 2009, na Hungria estabelecia-se uma presunção ilidível de um sobrecusto de 10% em casos que envolviam violações ao artigo 101.º TFUE (Oxera 2009, p. 94). O valor de 10% aplicável por defeito na Hungria, é porventura compreensível se olharmos aos dados científicos presentes no aludido estudo Oxera 2009, citado no Guia Prático. Efetivamente, conduzindo-nos pelo gráfico supra ilustrado, se excluirmos os 7% de cartéis estudados que não implicaram um sobrecusto, e os cerca de 16% que implicaram um sobrecusto até 10%, restam aproximadamente 77% que implicaram um sobrecusto de pelo menos 10%. De acordo com tal estudo, portanto, em termos de probabilidades, um cartel tem uma elevada probabilidade de implicar um sobrecusto de pelo menos 10%. Tendo em conta tal elevada probabilidade poderíamos ser aqui tentados a seguir tal via, estabelecendo no nosso caso, por via de estimativa judicial, o valor do dano em 10%. Se olharmos, aliás, às características do cartel em causa e respetiva gravidade, do qual se salienta a sua longa duração, enorme extensão territorial, elevada quota de mercado e intensas trocas de informações sensíveis e coordenação para aumentos de preços, tal valor não se afigura, pelo menos prima facie, exagerado. Dentro do nosso sistema, contudo, cremos que a solução final também deverá fixar o montante do sobrecusto em 5% do preço de aquisição de cada camião, efetivamente pago pela Recorrida. Para além de circunstâncias da infração já aludidas, no nosso caso temos a aquisição pela Recorrida de 10 camiões, tendo o preço de venda mais baixo sido igual a 67.337,72 € e o mais elevado 86.203,00 €, confirmando as diferenças de preços entre camiões. Os preços de venda reportam-se a um período desde 25-09-2001 a Julho 2008. Tal período totaliza aproximadamente metade do tempo total da infração. A data da última fixação de preço de venda calha (julho 2008) já no período da crise financeira mundial. Em sede de prova, como vimos na resposta à impugnação de factos atinentes ao quantum do dano, o Relatório Cerejeira revelou-se opaco no tratamento efetivamente conferido aos dados, apresentando quase exclusivamente meras médias finais de preços, relativas a longos períodos de tempo com elevadas observações. O trabalho da equipa do Professor DD foi mais transparente, permitindo-nos, aliás, colocar em causa as conclusões do próprio Relatório de Análise inclusive com informação constante do mesmo, informação esta relativa a condicionantes internas da Recorrente verificadas nos anos de 2012-2014 e exteriores, portanto,

aos próprios dados. O tratamento de dados realizado por esta equipa também permitiu observar algumas das expectáveis implicações da crise financeira mundial de 2008-2010, tal como a queda abrupta de vendas de camiões e o declínio de margens brutas médias da Recorrente. Mas também este trabalho se revelou em alguns aspetos opaco, por exemplo na ausência de qualquer análise das possíveis relações entre preços brutos e líquidos, quando confessadamente tinham dados para o efeito. Neste contexto, onde cada parte se defrontou com dificuldades próprias, o referido valor de 5% apresenta-se como prudente e razoável. É certo que a quantia assim fixada poderá não responder ao objetivo da reparação integral do dano. Contudo, não nos parece que seja irrelevante prevenir uma indemnização excessiva e o enriquecimento sem causa inerente. Aliás, o artigo 3.º, n.º 2 e 3 da Diretiva, que reflete jurisprudência anteriormente emitida pelo TJUE, salienta os dois interesses. De qualquer forma, na realidade desconhece-se qual o efetivo quantum do dano. Por último, justifica-se que seja adotada esta posição conservadora, porquanto, em última análise, o ónus de prova da prova da quantificação do dano pertencia à Autora, ora Recorrida.”.

No que respeita ao recurso à estimativa judicial, começa por entender a ré/R que não se mostram preenchidos os requisitos para a sua aplicação, porquanto o Tribunal recorrido deu como provada a existência de dano com base numa presunção judicial ilógica e inválida.

Sobre esta última questão, porém, já nos pronunciámos.

Admitida a logicidade e validade da presunção judicial que conduziu à prova da existência de danos, nada há que permite concluir pela ilegalidade do recurso à estimativa judicial, estando esta possibilidade expressamente prevista na Diretiva e na legislação interna nos termos acima expostos, sendo compatível com as regras de distribuição do ónus da prova, como o é o recurso à equidade.

Saliente-se que, no caso, não se tratará de recorrer à equidade para contornar questões de falta de prova de factos que pudessem ser provados, mas antes, dentro dos limites que foi possível ter por provados, encontrar a justa compensação para um dano que foi demonstrado, mas cuja extensão exata, não foi possível delimitar com todo o rigor. Nos termos da lei, tal incerteza pode ser suprida com recurso a parâmetros de razoabilidade, adequação e justa

proporção, fazendo apelo à justiça do caso, tendo em conta os dados da experiência comum e um padrão de normal diligência.

Não vale, pois, aqui invocar, como faz a ré, as regras do ónus da prova.

É que os factos constitutivos do direito – a existência do dano e respetivo nexo causal – resultam efetivamente provados.

Atente-se, por outro lado, que o objetivo do art. 17.º, n.º 1 da Directiva foi o de justamente “aligeirar o nível de prova exigido para efeitos de determinação do montante dos danos sofridos e sanar a assimetria de informação existente em detrimento da parte demandante, bem como as dificuldades resultantes do facto de a quantificação dos danos sofridos exigir que se avalie de que forma teria evoluído o mercado em causa se não tivesse existido a infração” – cf. Acórdão TJUE no caso C-267/20, Volvo e DAF Trucks.

Por outra banda, a solução pretendida pela R, no sentido de ser inadmissível o recurso à estimativa judicial neste caso, deixando sem tutela a posição jurídica da autora, conduziria, pois, a um resultado manifestamente iníquo e irrazoável, esse sim violador do princípio da efetividade da decisão da Comissão a que aludimos acima.

Por seu turno, a autora não se conforma com esta parte da decisão por entender que, ainda que por estimativa judicial, o sobrecusto deveria ter sido fixado em percentagem superior, designadamente a que constava provada na primeira instância: de 15,4%. Para tanto, funda-se nos elementos de prova que, analisados pelo tribunal recorrido, conduziram à não prova do referido facto.

Ainda a este propósito, a recorrente/A defende que a interpretação do art. 9.º, n.º 2 da Lei n.º 23/2018 no sentido de admitir como válida uma estimação pelo mínimo ou conservadora é violadora da letra e do espírito da referida norma.

Não se vê como podem proceder as objeções da A, quando é certo que o ónus da prova sobre a quantificação recaia sobre si e que os elementos probatórios trazidos pela mesma a juízo não se

mostraram suficientes para operar essa quantificação de forma cabal ou direta.

Tal como determinado pelo citado art. 9.º, n.º 2 da Lei n.º 23/2018, a estimativa judicial assume-se, neste caso, como o único meio apto a colmatar as incertezas do material probatório na procura da justa composição do litígio, fazendo apelo a dados de razoabilidade e equilíbrio, tal como de normalidade, proporção e adequação às circunstâncias concretas, sem cair no arbítrio ou na mera superação da falta de prova de factos que pudessem ser provados.

E, como vimos, os poderes de sindicância deste Tribunal reconduzem-se, neste caso, a um critério prudencial, nos termos do qual só deve ser considerada censurável uma solução que, de forma manifesta e intolerável, exceda a margem de liberdade decisória que permita considerar desajustado um determinado montante indemnizatório.

Ora, no caso, no âmbito da determinação do dano, o acórdão recorrido socorreu-se de todos os elementos a valorar no caso e ainda do padrão indemnizatório que tem vindo a ser utilizado pela jurisprudência de outros tribunais europeus, como é o caso da atendibilidade das decisões do Tribunal Supremo em Espanha, que, no âmbito da mesma infração e do mesmo cartel, confirmaram indemnizações fixadas, com recurso a estimativas judiciais, em 5% do preço de venda de camiões efetivamente pago pelos demandantes (a título de sobrecusto), em casos onde inexistia prova suficiente a sustentar um sobrecusto menor ou maior àquele valor.”.

Conforme também refere Nuno Salpico, o que releva, neste âmbito de estimativa de custos, é que “o método utilizado seja razoável em termos probabilísticos e económicos”. E, neste caso, entende-se que o tribunal recorrido atendeu a todos os fatores casuísticos relevantes para efeitos de determinar o quantum indemnizatório devido a título de dano (sobrecusto), não se afastando, de forma irrazoável ou injustificada, daqueles que são os critérios e montantes aplicados pela jurisprudência de outros tribunais europeus no âmbito do mesmo cartel, que, não sendo obviamente vinculativa, não deixa de constituir um importante referencial decisório nesta matéria, até para efeitos de garantir a efetividade

do princípio da igualdade relativa.

Neste contexto, a decisão recorrida, sustentada numa motivação clara e exaustiva, oferece, quanto a nós, suficiente fundamentação do dano, podendo afirmar-se que o Tribunal Recorrido prolatou uma decisão fundada num juízo equitativo razoável, justo e equilibrado perante as circunstâncias do caso em apreço e os valores arbitrados em casos similares.

Consequentemente, não há como fundamentar a invocada inconstitucionalidade, por parte da R, da interpretação normativa levada a cabo pelo Tribunal Recorrido, por não comprometer esta, pelas razões acima aduzidas, o ideal de segurança da aplicação do direito, o princípio da proporcionalidade ou o princípio da igualdade relativa.”. [bold nosso; fim da citação do acórdão deste Supremo Tribunal de 13/02/2025, proferido no proc. n.º 54/19.6YQSTR.Lf1.S1]

Acompanhando esta orientação, verifica-se assim que não merece censura a estimativa efectuada pelo Tribunal da Relação, a qual, além de não desrespeitar norma ou princípio legal, teve em consideração a jurisprudência do mesmo Tribunal sobre casos idênticos, sufragada anteriormente pelo acórdão deste Supremo Tribunal de 13 de Fevereiro de 2025.

Quanto ao invocado *desrespeito pelo princípio da reparação integral do dano*, tal desrespeito existiria, efectivamente, se a indemnização fixada pelo Tribunal recorrido não cobrisse integralmente o dano apurado pelo tribunal, o que, porém, não sucedeu. O tribunal entendeu - por estimativa, é certo - que o valor do dano correspondia a um sobrecusto de 5% no preço de aquisição dos camiões e foi esse valor que condenou a ré a indemnizar. Logo, a decisão do Tribunal corresponde à indemnização integral do dano fixado. Por outras palavras, entende-se que a recorrente acusa a decisão de violar o princípio da reparação integral partindo de um pressuposto de facto que não está demonstrado, ou seja, que o valor do sobrecusto é superior a 5%.

Por último, sublinhe-se que o respeito pelas exigências do *princípio da igualdade* de tratamento dos casos idênticos se encontra assegurado pela adesão à fundamentação do acórdão deste Supremo

Tribunal proferido no processo n.º 54/19.6YQSTR.L1.S1.

Deste modo, **conclui-se pela improcedência, nesta parte, tanto dos recursos das autoras como do recurso da ré.**

7. Consideremos a *quarta e última questão recursória: saber se o acórdão recorrido padece de erro de direito, na parte em que negou o direito das autoras a uma compensação autónoma (i.e., distinta dos juros de mora) pelo dano emergente da depreciação do valor da moeda (“dano da desvalorização monetária”), devida pelo tempo decorrido entre a data da produção do dano e a data da decisão que ordenou a reparação do mesmo* [questão suscitada nos recursos das autoras ABB e Transfrugal].

7.1. Antes de mais, afigura-se ser de analisar o processado a este respeito:

- Peticionaram as autoras que o valor da indemnização fosse actualizado *com base no deflator do PIB disponibilizado pelo Banco de Portugal, para além dos juros de mora legais vencidos e vincendos até efectivo e integral pagamento;*

- A sentença da 1.ª instância condenou a ré no pagamento de juros de mora vencidos *desde a prática do facto danoso*, tendo considerado, a págs. 96-100, que *integram o conceito de juros de mora os danos decorrentes da desvalorização monetária e da perda de oportunidade para a parte lesada de dispor do capital;*

- As autoras não impugnaram este entendimento da 1.ª instância nem o cálculo, tendo por referência as taxas legais aplicáveis, que foi realizado a esse respeito;

- A ré, naturalmente, no seu recurso de apelação, não contestou, nesta parte, o posicionamento da sentença da 1.ª instância, *pugnando, ao invés, pelo cálculo de juros de mora desde a data da citação nas seguintes conclusões do recurso de apelação:*

“§ 213. Porém, a Diretiva não impõe a cobrança de juros desde o tempo da produção do dano, não prescreve que os lesados têm

genericamente o direito a lucros cessantes (a menos, claro, que deles façam prova) e a ressarcibilidade da desvalorização monetária motivada pelo decurso do tempo, que se encontra referida na Diretiva (Considerando 12), encontra-se salvaguardada no direito interno, tanto pelo mecanismo da correção monetária previsto no artigo 566.º, n.º 2, do CC (utilizado pelo Tribunal a quo), como pela obrigação de pagamento de juros de mora (a contar da data da citação ou, se aplicada a referida correção monetária, desde a respetiva decisão atualizadora).

§ 214. Ao interpretar e aplicar as normas do artigo 805.º, n.º 2, alínea b), e n.º 3, segunda parte, do Código Civil, em articulação com o princípio da efetividade e o disposto no artigo 101.º do TFUE, no sentido de, num caso em que o crédito é ilíquido e emerge de responsabilidade civil por facto ilícito, serem cobrados juros de mora a partir da data da verificação do dano e não desde a data da citação, a decisão recorrida viola o princípio da proteção da confiança e da certeza jurídica insitos no artigo 2.º, 18.º e 20.º da Constituição, o que desde já se invoca.”;

- O acórdão da Relação manteve o entendimento da sentença da 1.ª instância de que seriam devidos juros de mora desde a prática dos factos danosos, consignando o mesmo no seu dispositivo.

Pronunciou-se, concretamente, nos termos seguintes:

“(7) Foi errada a quantificação dos juros de mora feita na decisão impugnada?

Conforme referido na sentença: «Petitionam ainda as Autoras a condenação da Ré no pagamento dos juros de mora, contabilizados à taxa legal em vigor, vencidos, sobre o capital em dívida, desde o momento em que ocorreu o dano, e dos juros de mora vincendos desde a citação da Ré e até efetivo e integral pagamento».

A este propósito, confrontaram-se nos autos duas perspectivas. Uma, a das Autoras, foi formulada no sentido de que a Ré devia ser condenada no pagamento dos juros de mora contabilizados à taxa legal em vigor, vencidos, contados sobre o capital em dívida desde o momento em que ocorreu o dano e dos juros de mora vincendos desde a citação da Demandada e até efetivo e integral pagamento.

Já a Ré revelou entender serem os juros moratórios apenas devidos desde a sua citação.

Apreciando, cumpre referir que:

a) É noção firme e segura da jurisprudência da União Europeia a de que reparar danos produzidos no domínio das violações do direito da concorrência emergentes da associação de empresas ou formação de monopólios anti-concorrenciais é sinónimo de apagar os efeitos nefastos da passagem do tempo para os direitos brandidos – «resulta do princípio da efectividade e do direito dos particulares a pedirem a reparação do dano causado por um contrato ou um comportamento susceptível de restringir ou de falsear o jogo da concorrência que as pessoas que tenham sofrido um dano devem poder pedir a reparação não só do dano real (damnum emergens) mas também dos lucros cessantes (lucrum cessans), bem como o pagamento de juros» (Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 13.07.2006, Vincenzo Manfredi e Outros contra Lloyd Adriatico Assicurazioni SpA e Outros – Processos Apensos C-295/04 A C-298/04);

b) «Na falta de regulamentação comunitária na matéria, cabe à ordem jurídica interna de cada Estado-Membro fixar o prazo de prescrição para pedir a reparação do dano causado por um acordo ou uma prática proibida pelo artigo 81.º CE, desde que sejam respeitados os princípios da equivalência e da efectividade. A este propósito, cabe ao órgão jurisdicional nacional averiguar se uma disposição nacional por força da qual o prazo de prescrição para pedir a reparação do dano causado por um acordo ou uma prática proibida pelo artigo 81.º CE corre a partir do dia em que este acordo ou esta prática proibida foi posta em prática, em especial se essa disposição nacional previr também um prazo de prescrição curto e que não possa ser suspenso, torna praticamente impossível ou excessivamente difícil o exercício do direito à reparação do dano sofrido. 5) Na falta de disposições comunitárias nesta matéria, cabe ao ordenamento jurídico de cada Estado-Membro fixar os critérios que permitem determinar o alcance da reparação do dano causado por um acordo ou uma prática proibida pelo artigo 81.º CE, desde que sejam respeitados os princípios da equivalência e da efectividade» (Decisão do TJUE indicada na alínea anterior);

c) No caso em apreço, o princípio da efectividade é avesso à consideração de qualquer mecanismo de prescrição de juros ao abrigo do disposto na al. d) do art. 310.º do Código Civil, já que tal conduziria ao não ressarcimento integral dos efeitos da grave prática colusória;

d) Por a obrigação de indemnização emergir de facto ilícito, há mora do devedor independentemente de interpelação – cf. a al. b) do art. 805.º do Código Civil (CC);

e) Na situação apreciada, não existe liquidez no que tange à obrigação de indemnização cujo cumprimento foi peticionado sendo, porém, de concluir, à luz do que se demonstrou nos autos, que foram os contornos desenhados para o cartel, designadamente temporais e relativos à ocultação e dissimulação, na disponibilidade da Recorrente, que determinaram a iliquidez sendo, pois, aplicável nos termos propostos pelo Tribunal «a quo» o estabelecido no n.º 3 do art. 805.º do encadeado normativo sob referência;

f) A mora existe desde a data dos factos geradores de danos (na adequada terminologia e orientação subjacentes ao Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça invocado pelo Tribunal subscritor da decisão criticada – Acórdão de 20.01.2010, proferido no processo n.º 380/1999.P2.S1), ou seja, desde a data de cada uma das aquisições;

g) A mora constituiu a Ré na obrigação de reparar os danos por ela causados – cf. o n.º 1 do art. 804.º do CC;

h) Os juros moratórios devidos são os legais, face ao estabelecido no n.º 2 do art. 806.º do CC;

i) O encadeado fáctico apreciado desenvolve-se à margem do objecto da Jurisprudência do Supremo Tribunal de Justiça n.º 4/2002, de 27 de Junho, conforme sustentado pelo Tribunal «a quo», face à não fixação da indemnização no quadro de um cálculo judicial actualizado na sentença, antes se impondo juros à taxa legal desde a prática dos factos danosos e até integral liquidação.

Flui do referido, sem que subsistam dúvidas, ser negativa a resposta que se impõe dar à questão ora analisada.”. [*bold* nosso; **fim da citação do acórdão recorrido**]

7.2. Deste modo, e diversamente do invocado pelas autoras nos respectivos recursos de revista, *o acórdão recorrido não se pronunciou, nem tinha de se pronunciar, sobre a referida questão da integração do dano da desvalorização monetária no conceito de juros de mora*. Tal questão – do âmbito dos juros de mora, que deveria necessariamente repercutir-se nos critérios utilizados para o seu cálculo – não constituiu objecto do recurso de apelação, que apenas analisou a questão do termo inicial do cálculo de tais juros, decidindo, nesta parte, pela improcedência do recurso de apelação da ré.

Conclui-se, assim, que a questão, invocada nos recursos das autoras, do direito a uma eventual indemnização autónoma (pela desvalorização monetária), para além dos juros de mora, não poderia ter sido suscitada em sede de revista, uma vez que a decisão da 1.^a instância que afastou tal indemnização não foi oportunamente impugnada pelas autoras, tendo-se formado, a este respeito, caso julgado (art. 619.º do CPC).

Deste modo, improcede também esta pretensão dos recursos das autoras.

VI – Decisão

Pelo exposto, julgam-se improcedentes todos os recursos, confirmando a decisão do acórdão recorrido.

Custas em cada um dos recursos pela respectiva recorrente (cfr. art. 527.º, n.ºs 1 e 2 do CPC).

Lisboa, 25 de Fevereiro de 2026

Maria da Graça Trigo (Relatora)



José Teles Pereira

Orlando Nascimento